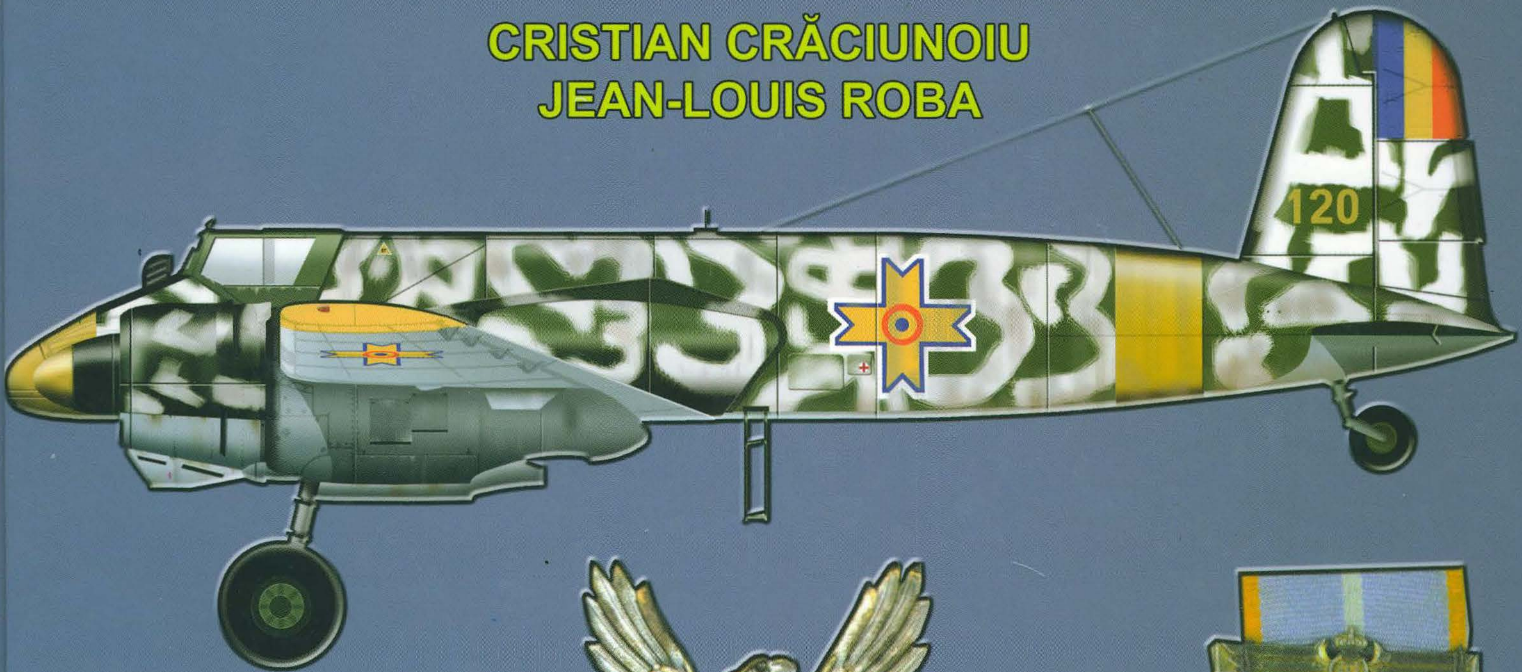
ROMANIAN AERONAUTICS

IN THE SECOND WORLD WAR

CRISTIAN CRĂCIUNOIU
JEAN-LOUIS ROBA



1941
1945





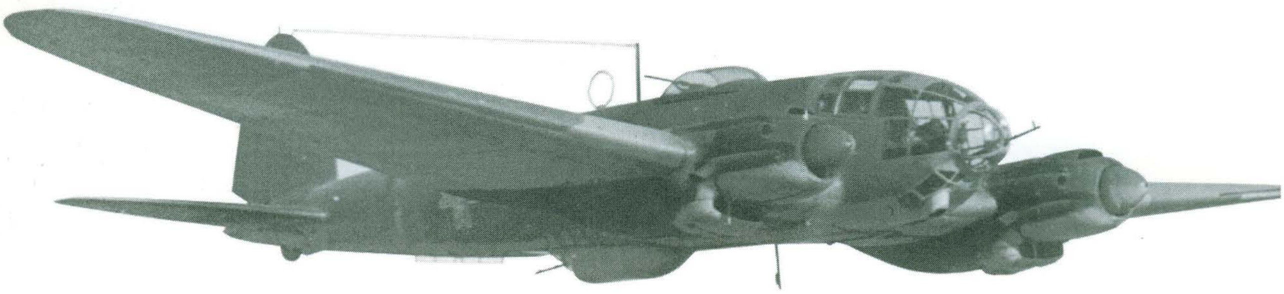


AERONAUTICA ROMÂNĂ

ÎN AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL

MODELISM

EDITURA MODELISM



COORDONATORI
ŞI AUTORI PRINCIPALI:
dr. ing. **CRISTIAN CRACIUNOIU**
JEAN LOUIS ROBA

AU CONTRIBUIT:
dr. Aurel Pentelescu - Campaniile
Şerban Ionescu - Uniforme

CONSULTANŢĂ DE SPECIALITATE:
Răzvan Bujor

MULŢUMIRI:
Ion Dobran
Sorin Tulea
Dan Antoniu
Petruş Burianu
Constantin Costache
Eusebiu Hladiuc
Neculai Moghior
Paul Sandachi
Ion Dicezare
Năstase Gabriel
Burtea Sorin
Constantin Fotescu
Ion Ţarălungă
Constantin Bujor

ILUSTRAŢII:
Bogdan Pătraşcu
Şerban Ionescu
Robert Şutic
Andrei Miu
Cristina Sârbeanu
Constantin Costache

FOTOGRAFII OFICIALE:
reporterii de război ai Serviciului Militar de Propagandă (SMP)
sergent Horst Dumitru
sergent Ion Rădulescu.
Fotografii din colecţiile MODELISM - Cristian Crăciunoiu,
Constantin Bujor, Dan Antoniu.

AERONAUTICA ROMÂNĂ
ÎN AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL



ROMANIAN AERONAUTICS
IN WORLD WAR II

EDITURA MODELISM • BUCUREȘTI, 2003

REDACTOR DE CARTE:
Cristina Crăciunoiu

MACHETĂ GRAFICĂ:
Cristian Crăciunoiu

TEHNOREDACTARE COMPUTERIZATĂ:
Cristina Sârbeanu

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României
CRĂCIUNOIU, CRISTIAN
Aeronautica română în al doilea război mondial/
Cristian Crăciunoiu, Jean Louis Roba. - București :
Modelism, 2003
ISBN 973-8101-18-2

I. Roba, Jean Louis

358.4(498)

MODELISM INTERNAȚIONAL
Piața Presei Libere 1, sector 1, București
CP 33-126, ROMANIA
Tel./Fax: 0040-21-2243901

Designed and edited by Cristian Crăciunoiu
Printed and bound in ROMANIA, by CORESI S.A.

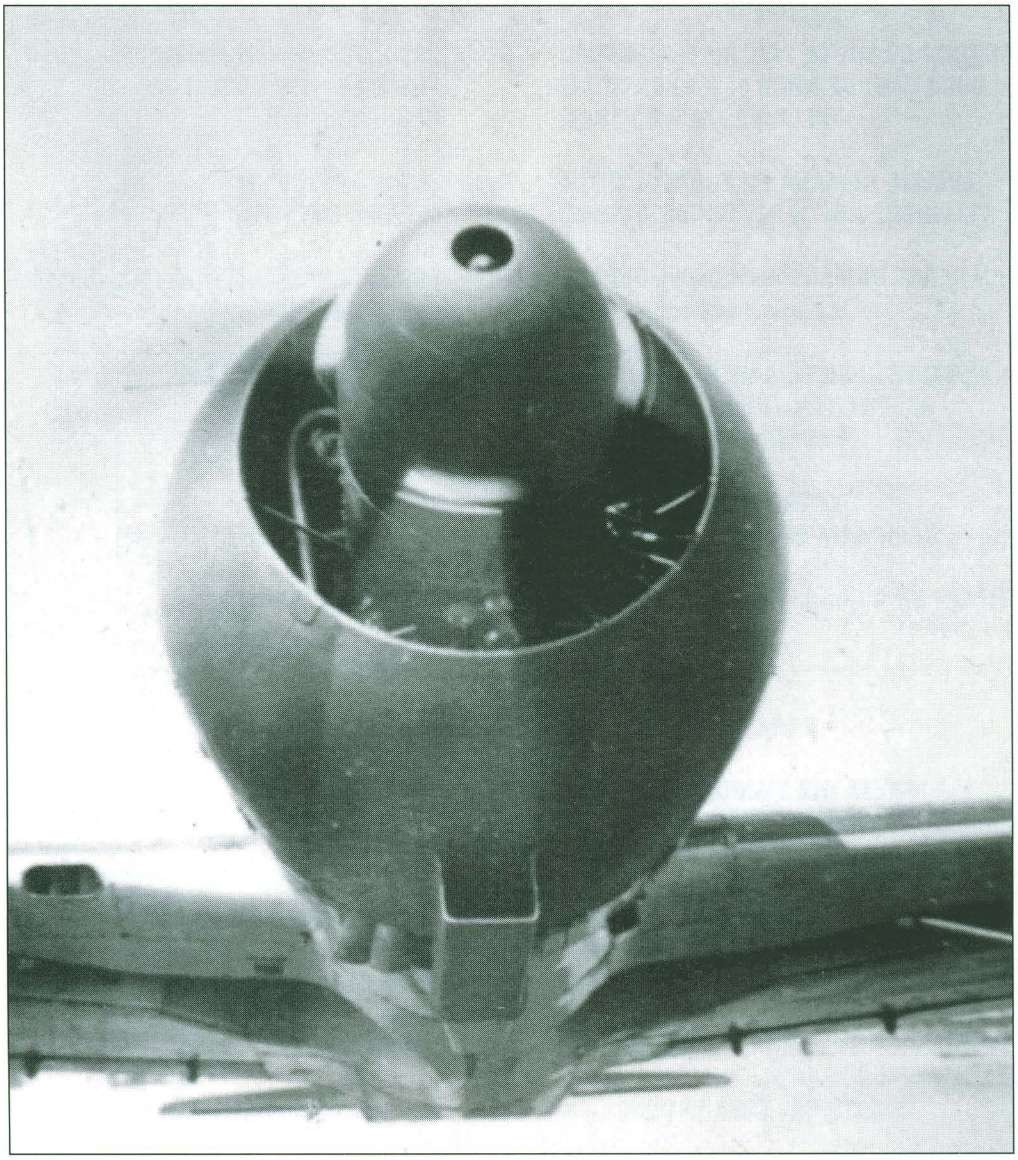
ISBN 973-8101-18-2

CUPRINS / CONTENTS

Motto:

„Nu pot concepe ca un dușman, oricât de mare și puternic ar fi, să vină în țara mea să o distrugă ...! Voi continua să lupt, dacă este necesar, până voi muri. Dar nimeni nu va putea spune în viitorime că românii nu au luptat... chiar dacă am pierdut bătălia...“.

cpt. av. ALEXANDRU ȘERBĂNESCU
Erou aviator român în cel de-al doilea război mondial



„I cannot conceive that an enemy, no matter how great or powerful he might be, come into to my country to destroy it... I will continue the fight, if necessary, until I fall. But nobody will say in future that Rumanians did not fight... even if we lost the battle...“.

cpt. av. ALEXANDRU SERBĂNESCU
Rumanian Fighter Hero of the WW II

CUVÂNT ÎNAINTE

Lucrarea aceasta ar fi trebuit să apară în urmă cu mai bine de jumătate de secol. Ea prezintă rezumatul victoriilor și umilințelor unei forțe aeriene relativ mici ca număr, dar mare prin realizări. A treia forță aeriană a Axei și a patra a Aliaților din Europa, Forța Aeriană Regală Română (FARR) s-a bătut, purtată de sorții politicii mondiale, cu marile aviații ale lumii: cu cea sovietică, cu cea americană, cu cea britanică și în final cu cea germană. Cerul a 28 de țări păstrează urme ale păsărilor de foc românești, iar supraviețuitorii, purtătorii celor mai înalte decorații de război ale ambelor tabere, au fost apoi trimiși să-și sape singuri gropile în închisorile totalitarismului comunist sau la Canalul Dunăre-Marea Neagră.

Și oamenii și avioanele au avut aceeași soartă: oamenii au fost împrăștiați în patru zări, în cel mai bun caz, pentru a dispare; avioanele au fost toate distruse. Au rămas fotografiile de epocă, legendele și arhivele ce păstrează încă surprize. Eroii și escadrile lor s-au reîntâlnit deasupra cerurilor, dincolo de neant și uitare.

Dacă eroii aripilor românești ar fi luptat în orice mare forță aeriană a epocii, numele lor ar fi inaugurat abecedarele, ar fi împodobit pereții muzeelor de istorie sau ar fi onorat marile străzi și bulevarde ale capitalelor europene. Așa însă, ei au fost exterminați în pușcării sau condamnați la singurătate în exil, pentru o singură vină: aceea de a-și fi făcut cu onoare datoria față de țară. Cei care s-au fofilat în spatele frontului au acumulat averi, putere politică și chiar reputația de a nu fi luptat contra.

Contra cui?

Cei care au trădat o dată, vor trăda și a doua oară, dar așa cum ne arată istoria, și a treia oară... în numele acelorași idealuri și slogane: „un loc sub soare pentru neamul românesc, dreapta reașezare a Europei (vezi Hitler, vezi Stalin!), idealul unității naționale etc.“! Ne jucăm prea ușor cu lucrurile sfinte aflate în sufletul românilor.

Lucrarea **Aeronautica Română în cel de-al Doilea Război Mondial** aduce numeroase elemente de originalitate în literatura de aviație românească și chiar europeană. Nu sunt prezentate numai acțiunile de luptă ci și uniformele, decorațiile, tipurile de avioane, camuflajul și înmatriculările, superstițiile, desenele de pe avioane, cîntecele și tot ceea ce îi transforma pe luptători în **oameni**. Multe dintre capitolele acestei adevărate minienciclopedii vor deveni cândva lucrări de sine stătătoare și contribuții la gloria aripilor românești.

AUTHOR FOREWORD

This book should have been written about 50 years ago. It presents the summary of victories and humiliations of a relative small air force by number, but important by achievements. Third Air Force of the Axis and Fourth of the Allies in Europe, the Romanian Royal Air Force, taken by the wind of fate, fought the world's most important air forces: the Soviet, the United States one, the British and finally the German. Skies of 28 countries keep traces of the Romanian firebirds and finally the highest decorated heroes of both sides were sent to dig their own graves in the prisons of communist dictatorship. Men and flying machines had the same fate: men were spread everywhere but not in aeronautics, aircrafts were destroyed. Some pictures, legends and archive documents remained to still give surprises. The heroes and their squadrons have met far over the skies, above nothingness and forgetting. They cannot be but everlasting!

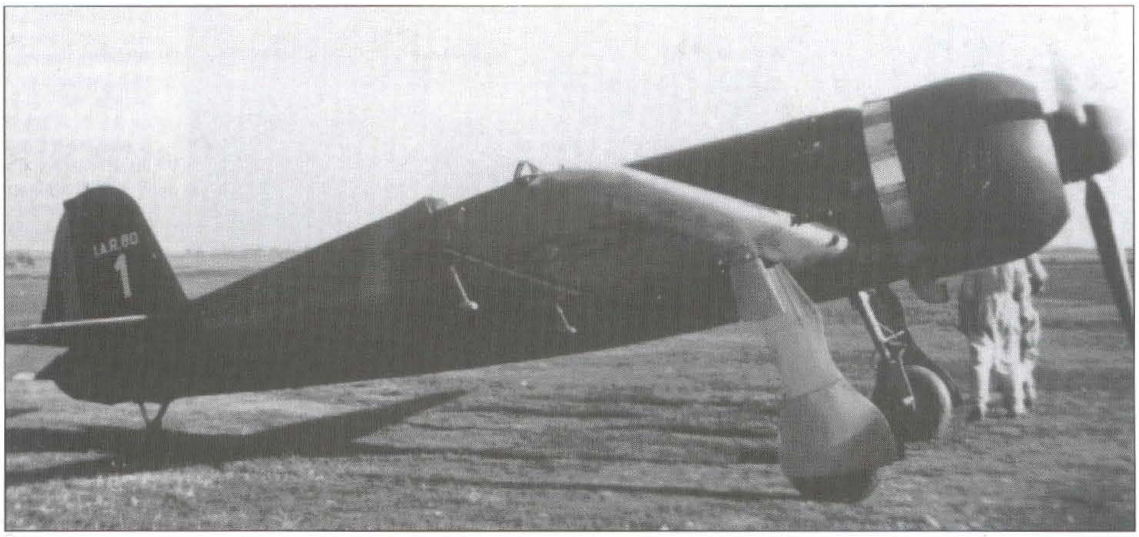
If the heroes of the FARR would have fought in any important airforce of the period, their names would have been present in school books, their portraits in museums and streets of great cities of Europe would have been baptized alike. But, let us not dream: they were exterminated in prisons or condemned to exile and loneliness for only one guilt: to have done their duty to the colors of their country. Those who avoided this duty have achieved power, money and even the reputation not to have fought against. Against who?

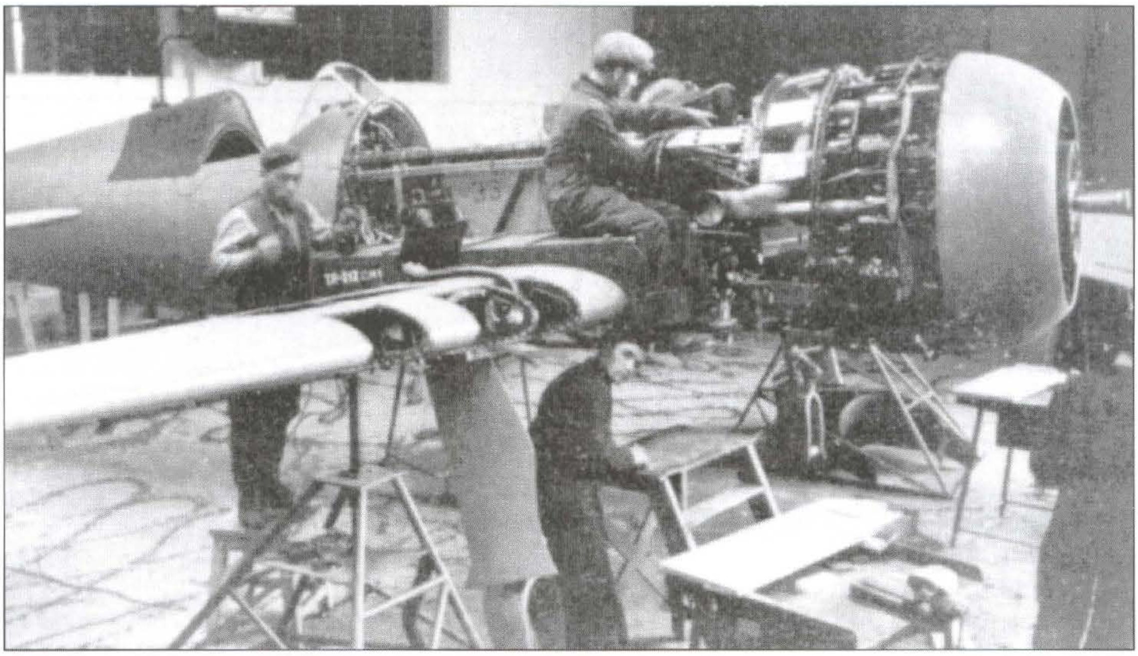
This book brings a lot of news and original contributions in the Romanian air history and even in the European one. The fight actions are not presented as essential, but there are the uniforms, decorations, aircraft types, camouflages, matriculations, superstitions, drawings on the machines, songs and all the other things that make soldiers human. Some of the chapters will later become books and contributions to the history of the Romanian AF history.

I am honoured to present you the heroes of the Romanian Royal Air Force as they are: always among us...

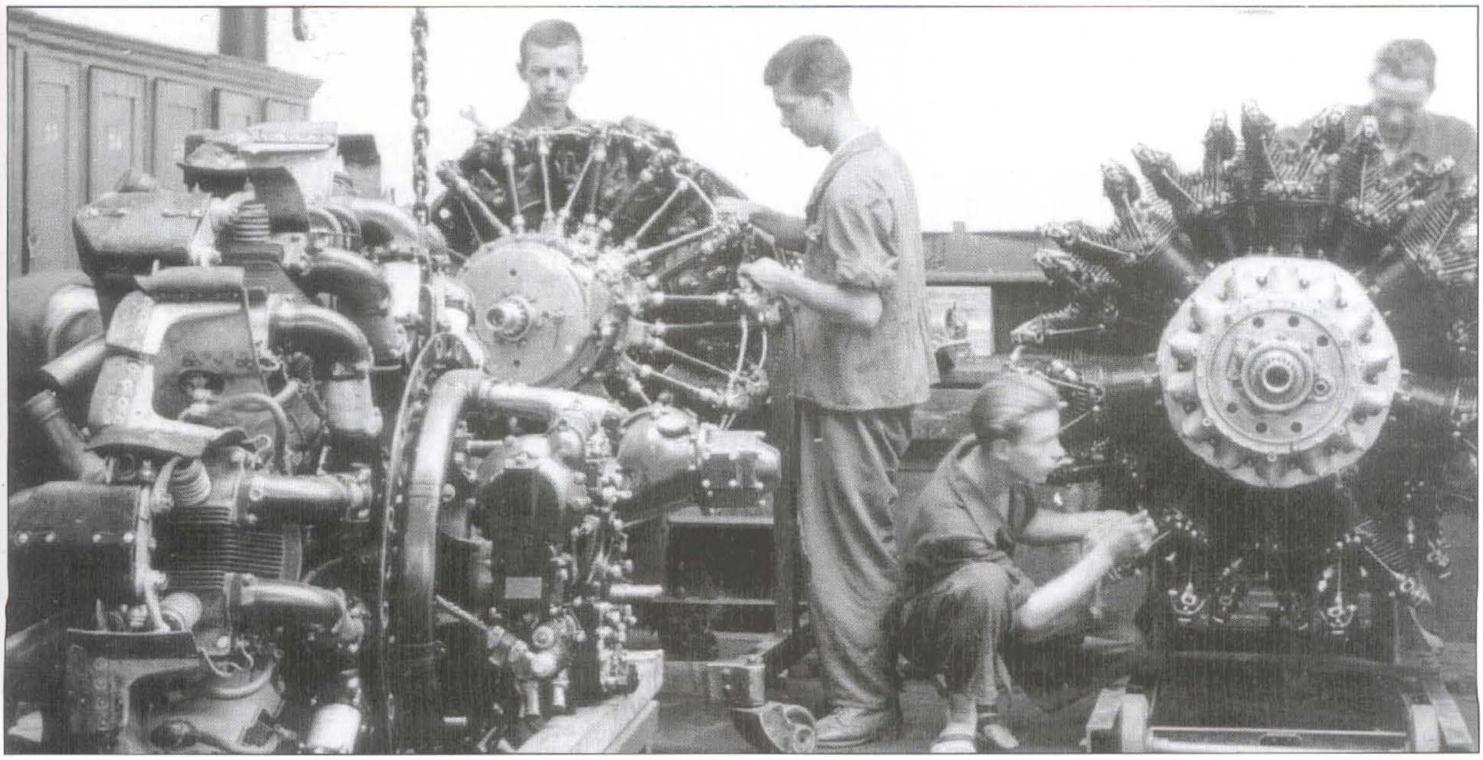
dr. ing. CRISTIAN CRĂCIUNOIU

Cea mai prestigioasă realizare a uzinelor INDUSTRIA AERONAUTICĂ ROMÂNĂ este de departe avionul IAR 80 construit în ritmul de 10 aparate pe lună în 1941, aproape 13 în 1942, din nou 10 în 1943, pentru ca producția să se oprească în 1944 la un total de 450 de aparate. Principala critică adusă aparatului a fost puterea relativ scăzută a motorului fabricat tot la Brașov, IAR 14K 1000A de 1025 CP, ce era inferior aparatelor produse spre sfârșitul războiului.

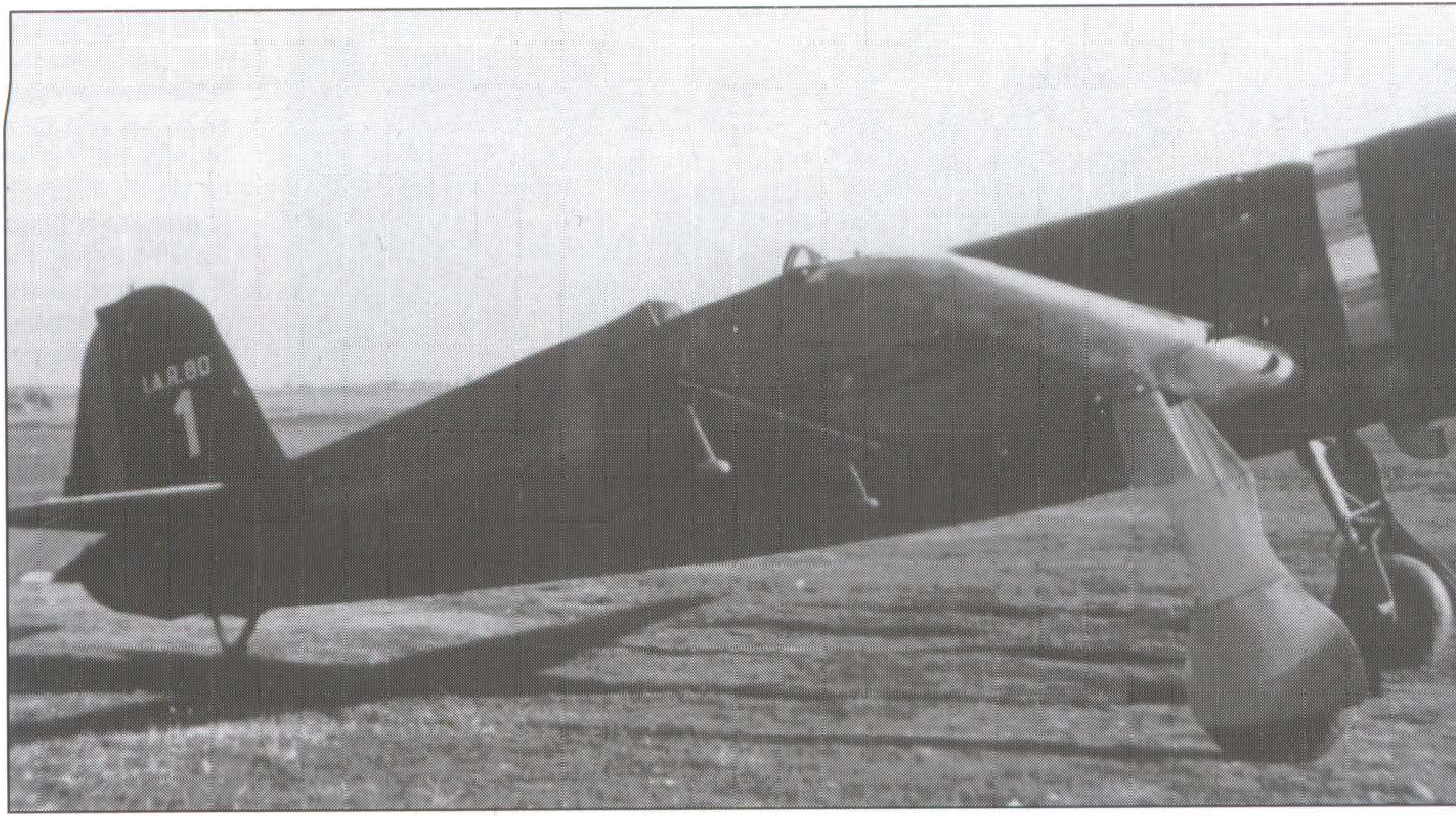


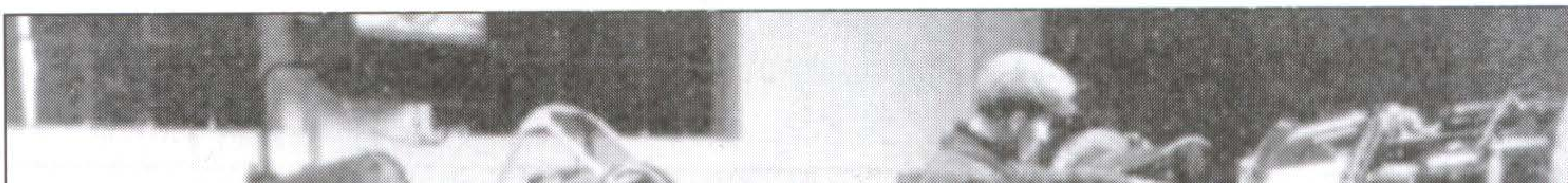


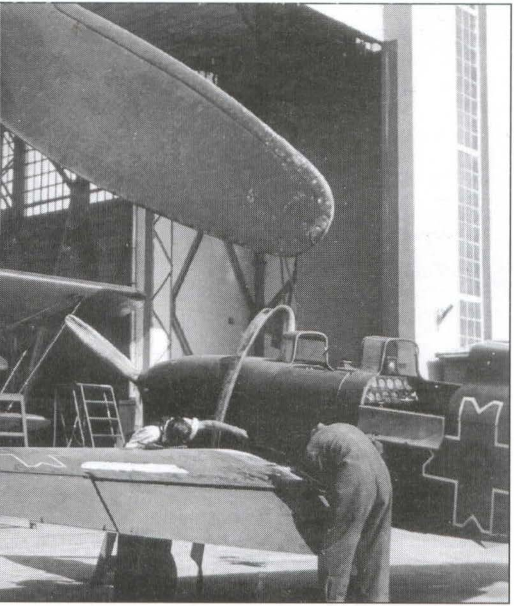
The most prestigious achievement of the INDUSTRIA AERONAUTICĂ ROMÂNĂ Works was the IAR 80 fighter, built in a 10 aircraft/month rhythm in 1941, almost 13 in 1942, 10 again in 1943 and halted in 1944 to a total of 450 pieces. There were originally intended more but there was always a shortage of machine guns, targeting devices etc. The main weak point was the engine, produced also by IAR Engine Works, the IAR 14K 1000A of 1025 HP, less than the opponents by the end of the war.



are a uzinelor
TICĂ ROMÂNĂ
vionul IAR 80
e 10 aparate
e 13 în 1942,
ca producția
4 la un total
) de aparate.
să aparatului
lativ scăzută
ot la Brașov,
de 1025 CP,
produse spre
ul războiului.



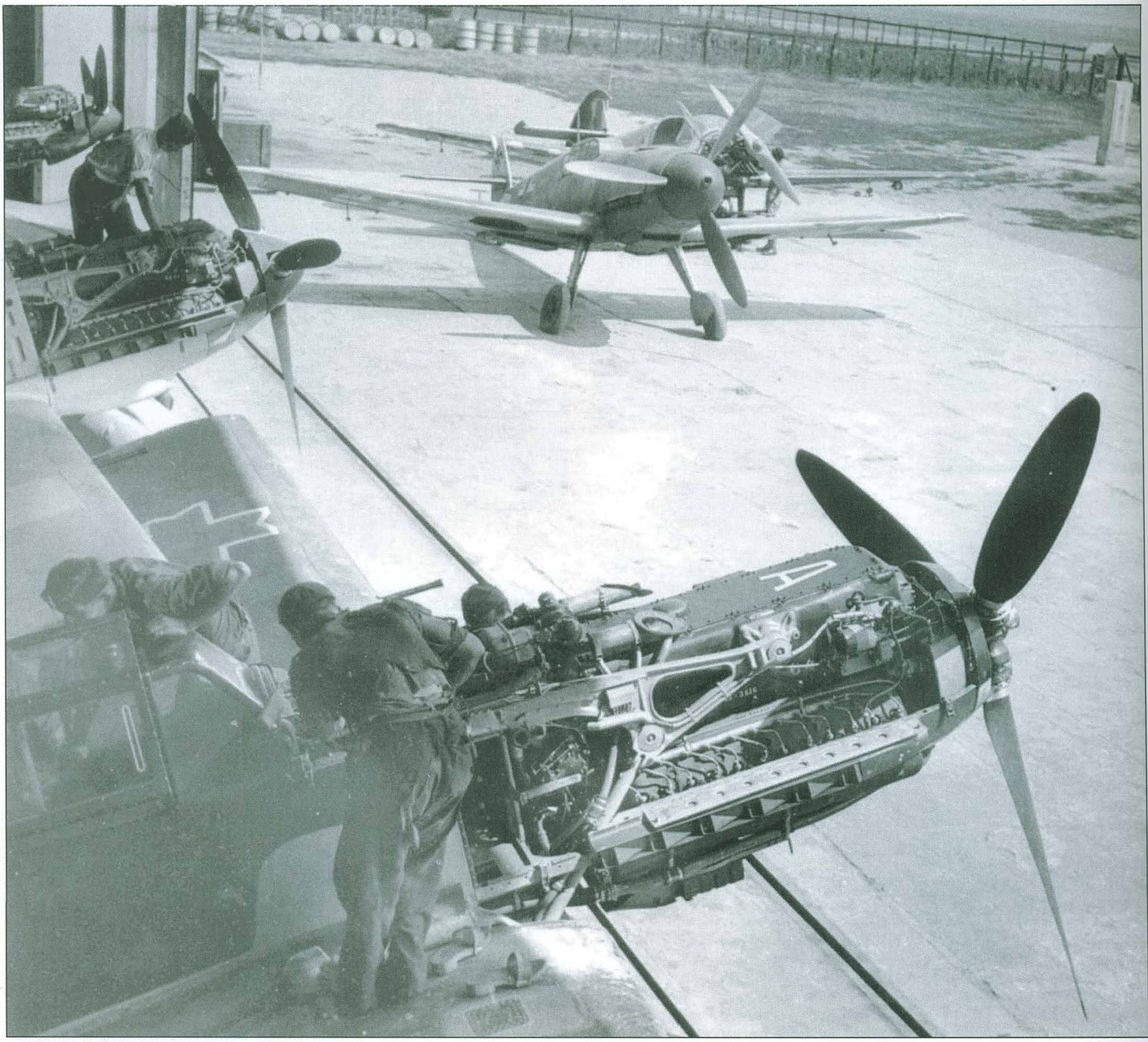


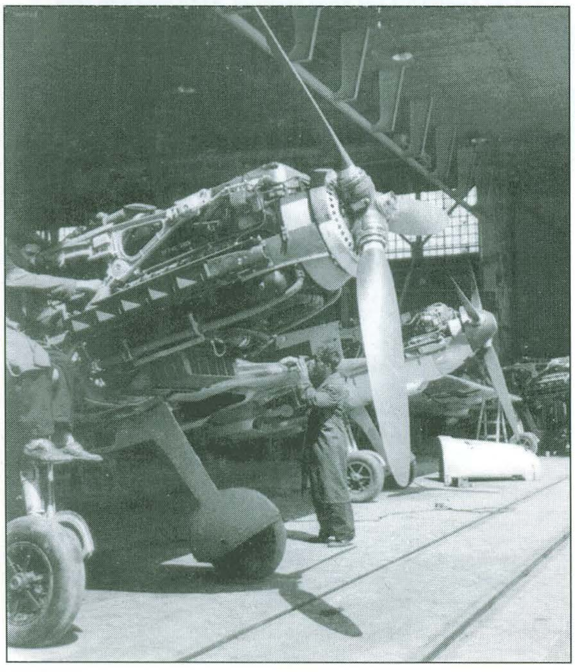






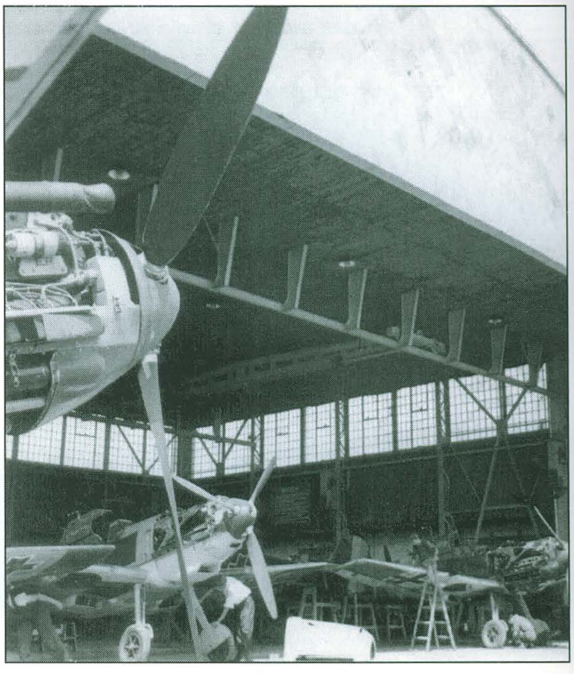






ASAM Pipera reînmatriculează și adaptează specificațiilor românești noile Bf 109E sosite din Germania. Cele două avioane de pe pistă sunt încă înmatriculate în culori germane, la fel și cel din hangar, dreapta jos.

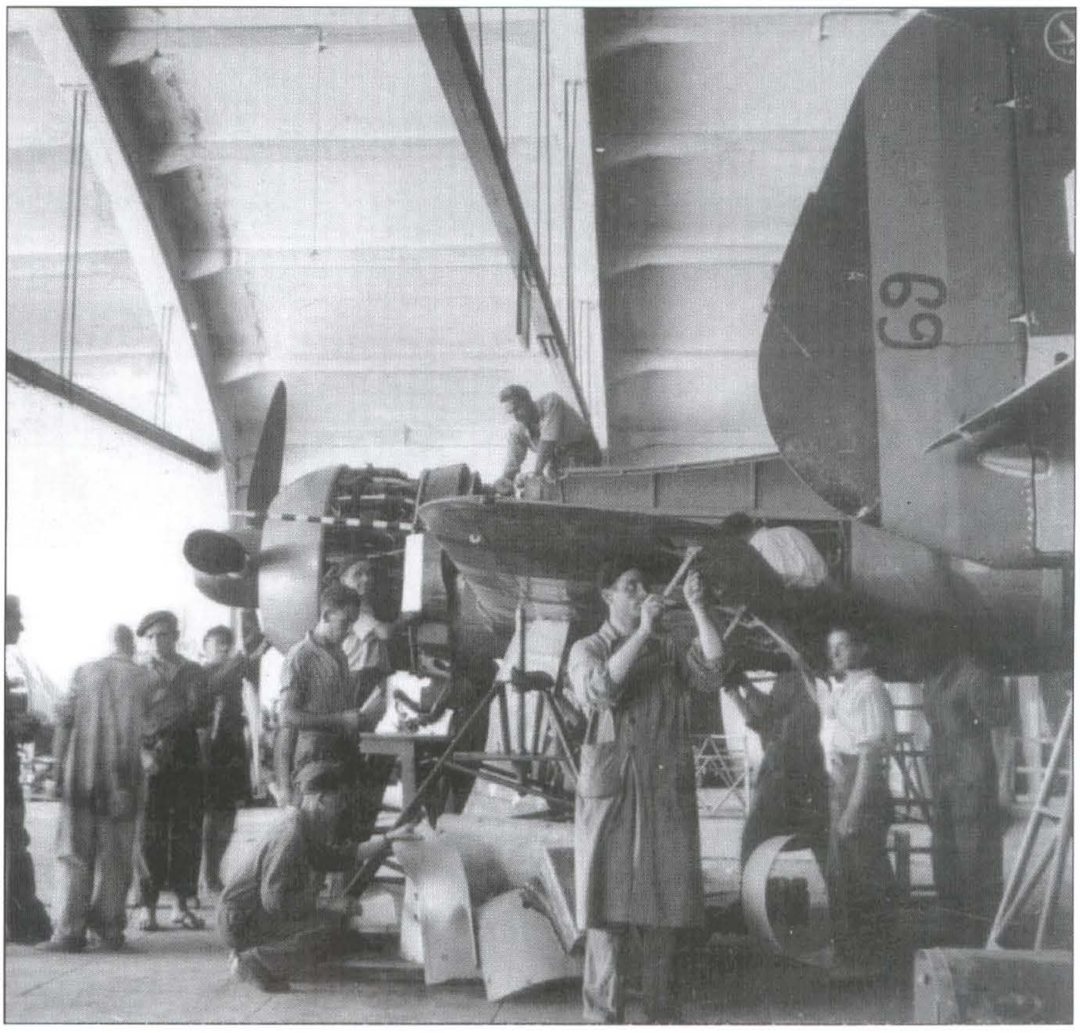
ASAM Pipera is adapting and modifying to the Romanian specifications the newly arrived Bf 109E made in Germany. The outside aircrafts still have the original markings. It is the same for the far right inside aircraft.



Fotografii excepționale de la ASAM Cotroceni din Hala de triaj IAR 80. Sunt reparate avioanele cu numerele de serie 69 și 28. După sculele din dotare se vede că operațiile se făceau în stil manufacturier, lucru normal pentru un atelier de reparații și în zilele noastre. Ceea ce impresionează este ordinea din atelier, care poate denota influența germană, lipsa de lucru sau pregătirea pentru fotografie alături de disciplina militară. Pe paginile următoare sunt prezentate aspecte din hala IAR-urilor 39. Observațiile anterioare sunt valabile și în aceste hale de lucru.

Excellent pictures from ASAM Cotroceni in the Selection Hall for IAR 80. Under repair are the no. 69 and 28 aircraft. The next pages present aspects from the IAR 39 repair hall.





I.A.R.

INDUSTRIA AERONAUTICA ROMANA

RAPTURI TERITORIALE ROMÂNEȘTI

RUMANIAN TERITORIAL LOSSES

• La 1 septembrie 1939 Europa s-a prăbușit în vâltoarea celui de-al doilea război mondial (1939-1945). Semnele deteriorării relațiilor internaționale deveniseră alarmante în întreg deceniul al patrulea.

• La 23 august 1939, la Moscova, s-a semnat faimosul Pact Ribbentrop-Molotov prin care (Protocolul adițional secret) Europa de Est, de la Marea Baltică la Marea Neagră a fost împărțită între Germania și U.R.S.S. Dacă la 1 septembrie 1939 Germania a invadat Polonia în partea vestică a acesteia, la 17 septembrie 1939 U.R.S.S. a invadat partea estică a Poloniei, care înceta de a mai exista ca stat. U.R.S.S. a devenit, alături de Germania, factor declanșator al războiului mondial în Europa.

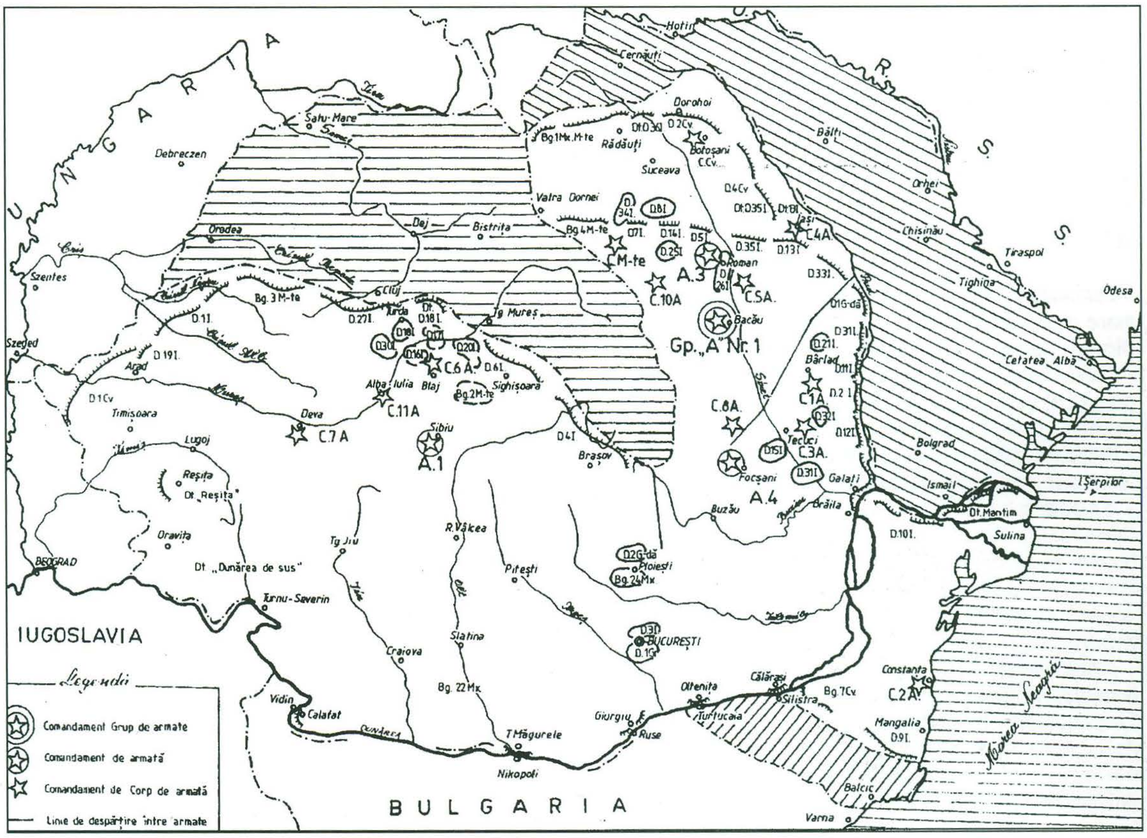
• Harta continentului european s-a modificat și în anul 1940, prin mari rapturi teritoriale asupra României. • Cu schimbul de note diplomatice către guvernul României, din 26 și 28 iunie 1940, România este silită să cedeze Basarabia și nordul Bucovinei, care au intrat în componența statului sovietic. La 30 august 1940, la Viena, prin Dictatul impus de puterile Axei (Germania, Italia), partea de nord a Transilvaniei este încorporată Ungariei. Pentru ca la 7 septembrie 1940, la Craiova, în urma negocierilor româno-bulgare, sudul Dobrogei (județele Durostor și Caliacra) să fie încorporate Bulgariei. • România pierdea astfel: 99.926 km^2 din suprafața sa (au rămas 195.123 km^2) și 6.829.238 locuitori (au rămas 13.535.757 locuitori), adică circa 1/3 din teritoriul său și din populația sa, ceea ce era enorm! • Brusc s-a modificat și potențialul său de apărare,

• September 1st, 1939 got Europe in the waves of World War II (1939-1945)

• Signs of deterioration for the international relations were clear all through the fourth decade.

• August 23rd, 1939 is the date of the infamous Ribbentrop-Molotov Pact, on whose accord (The Secret Additional Protocol) East Europe, from the Baltic to the Black Sea was divided between Germany and Soviet Union. If on September 1st, 1939 Germany started to invade western Poland, Soviet Union would then invade the rest on September 17th, Poland ceasing to exist as an independent state. So the Soviet Union became, together with Germany a starting power of World War II in Europe.

• The European map changed also by great territorial violations against Romania. • Under the threat of force by diplomatic notes of June 26th and 28th 1940, Romania was forced to abandon Bessarabia and Northern Bucovina to the Soviet Union. On August 30th 1940, in Vienna, by the Dictate forced by the Axis Powers (Germany and Italy) Northern Transylvania was given to Hungary. Then, following the negotiations in Craiova, South Dobrodja was incorporated into Bulgaria. • Romania lost 99.926 km^2 (remaining 195 123 K^2) and 6 829 238 inhabitants (remaining 13 535 757), about one third of the motherland and population!



În vara și toamna anului 1940 România a fost victima unor masive și concertate acțiuni politice și militare. Prin amenințarea cu forța au fost smulse circa 100 000 km^2 din teritoriul național și 7 milioane locuitori, de către Uniunea Sovietică la 26 și 28 iunie 1940, Ungaria Hortystă la 30 august 1940 și Bulgaria la 7 septembrie 1940.

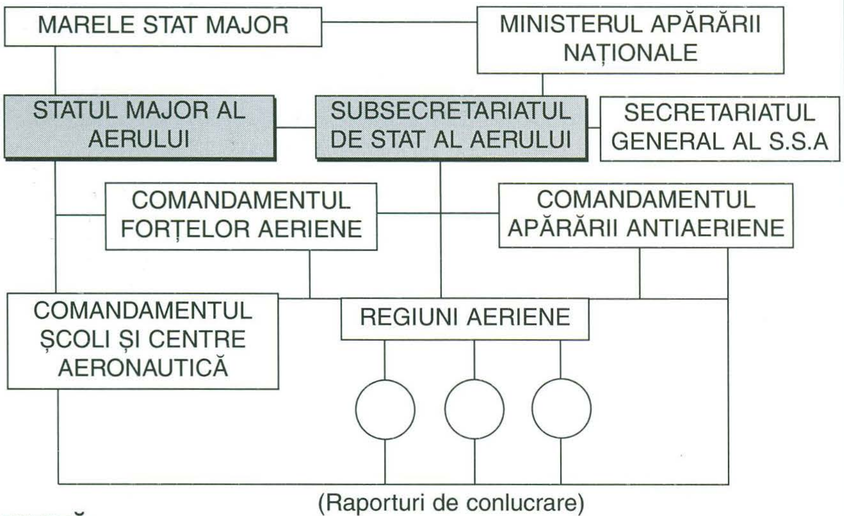
In the summer and autumn of 1940 Romania became the victim of massive and concerted diplomatic agressions. By means of threatening force, 100.000 km^2 and 7 million inhabitants were taken by the Soviet Union on the 26th and 28th June, Horthyist Hungary on the 30th of August and Bulgaria on the 7th September 1940.



3 iulie 1940. Bucureşteni păstrând un moment de reculegere pentru provinciile româneşti Basarabia şi Bucovina de nord ocupate la 28 iunie de către trupele Armatei Roşii în urma Pactului Ribbentrop-Molotov. Imaginea a fost surprinsă pe Calea Victoriei, în faţa restaurantului „Capşa" A treia persoană din stînga este mama autorului.

July 3rd, 1940. All the population kept a moment of silent for the fate of the Rumanian provinces Basarabia and North Bucovina, occupied on June 28th by the Red Army as a consequence of the Ribentrop-Molotov Pakt.. Photo taken on the Victoria Road, in front of the Capşa Restaurant.

ORGANIZAREA SUBSECRETARIATULUI DE STAT AL AERULUI
(la 28 octombrie 1940)



LEGENDĂ:

- *Comandamentul Fortelor Aeriene (C.F.A.):* organ de comandament, control şi îndrumare a pregătirii de război a aviaţiei şi aerostaţiei. Compunere: şef de stat major, 4 Birouri, Serviciul Tehnic Control.
- *Comandamentul Apărării Antiaeriene:* organ de comandament, control şi îndrumare a pregătirii de război a apărării antiaeriene şi de organizare a apărării antiaeriene a teritoriului. Compunere: ca la C.F.A.
- *Regiunea Antiaeriană:* organ central de conducere şi pregătire de război; mobilizare - instrucţie - operaţii; infrastructura teritorială; organ administrativ.
- *Secretariatul General al S.S.A.:* organ de conducere tehnică şi administrativă. Compunere: Direcţia tehnică Aeronautică. Direcţia Materialelor. Direcţia Armament, Muniţii şi Autovehicule. Direcţia Geniu Aeronautic. Direcţia Aero Comercială. Serviciul Personal. Serviciul Contencios. Serviciul Tehnic al Intendenţei. Serviciul Sanitar Aeronautic. Serviciul Contabilitate şi Control. Institutul Meteorologic. Administraţia Publică Comercială de Aeronautică. Centrul de Instrucţie Ap.A.A. Şcoala Ofiţeri Ap.A.A.
- *Comandamentul Şcoli şi Centre Aeronautică:* Şcoala Ofiţeri Naviganţi Activi şi de Rezervă. Centrul de Instrucţie al Aviaţiei. Centrul de Perfecţionare Pilotaj. Centrul de Tragere şi Bombardament. Şcoala Ofiţeri şi Maiştri Mecanici. Şcoala Subofiţeri Piloţi Activi şi de Rezervă.

(SURSA: Arhivele M.Ap.N., fond S.S.A., dosar 1374, f.132; fond S.M.A., dosar 2, f.103).

Reorganisation of the Air Subsecretary of State

Comandament Forţe Aeriene -
Air Force Command
Comandamentul Apărării Antiaeriene -
Antiaircraft Defence Command
Regiunea Antiaeriană -
Antiaircraft County
(Administrative structure including recruitment, training, organizing etc. of the territory)
Secretariat General al SSA -
General Secretary of SSA
(leading technical and administrative structure)
Comandamentul Şcoli şi Centre Aeronautică -
included all schools and training centres



Regele Mihai al României şi Mareşalul Ion Antonescu în vizită la un aerodrom în Moldova.

King Michael of Rumania and Marshal Ion Antonescu visiting an airport in Moldavia.

SITUAȚIA PERSONALULUI ȘCOLARIZAT DIN AERONAUTICĂ
(în perioada septembrie 1940-august 1941)

DENUMIREA ȘCOLII (CURSULUI)	NR. ELEVI	OBSERVAȚII
1. ȘCOALA DE OFIȚERI DE AVIAȚIE:		
- Anul I	110	Cotroceni,
- Anul II	115	Otopeni,
- Anul III (ofițeri)	61	Turnu Severin
- T.T.R.	25	Turnu Severin
Curs tehnic (ofițeri)	54	Pt. Sc.cdt. bord.
2. CENTRUL DE INSTRUCȚIE AL AVIAȚIEI (C.I.Av.)		
a) în colaborare cu Misiunea Aeronautică Germană:		
- Șc. perfecționare observație	56	ofițeri
- Șc. perfecționare vânătoare	25	ofițeri, subofițeri
	55	asistenți
- Șc. instructori tragere	7	ofițeri
- Șc. perfecționare mecanici	57	ofițeri, subofițeri, trupă
b) în cadrul C.I.Av.:		
- Șc. șefi secție foto	25	ofițeri
- Șc. comand. de bord	25	ofițeri
- Șc. observatori aer.	40	ofițeri (alte arme)
- Șc. parașutiști	133	ofițeri, subofițeri, trupă
- Șc. pliori parașute	81	trupă
- Șc. radiotelegrafiști de bord	25	trupă
- Șc. laboranți foto	24	copii de trupă
- Șc. tehnică specială (7 serii)	45/ serie	ofițeri, maiștri
3. ȘCOALA SUBOFIȚERI NAVIGANȚI (Ziliștea):		
- Anul I	108	
- Anul II (brevetați)	98	78 Vt., 20 Informații
- An pregătitor	87	
- Antrenament IAR-80	34	piloți
4. CENTRUL DE PERFECȚIONARE AL PILOTAJULUI:		
- din Șc. Ofițeri Aviație	16	piloți de război
- din Șc. Subofițeri Naviganți	108	(vânat., bomb., obs.)
5. CENTRUL DE TRAGERE ȘI BOMBARDAMENT AERIAN:		
- Unitățile operative	toate	trageri reale
- Șc. trăgători aerieni	56	trupă
	25	radiotelegrafie bord
6. ȘCOALA TEHNICĂ AERONAUTICĂ:		
- ofițeri mecanici	33	
- maiștri mecanici	41	
- submaiștri motoriști	79	
7. REGIMENTUL DE GENIU AERONAUTIC:		
- radiotelegrafiști	120	
- electricieni	64	
- meteorologiști	25	
- mecanici șoferi	75	subofițeri an colaborare
- construcții linii, telefoane	19	cu Misiunea Aeronautică
- radio LORENTZ pt. A.A.		Germană
8. CENTRUL DE INSTRUCȚIE A.A. (în colaborare cu Mis. Aero. Germ.)		
- utilizare material trag.	71	ofițeri, subofițeri
- utilizare proiectoare	41	ofițeri, subofițeri
- cursuri informație	107	ofițeri
- cursuri pândă aeriană	15	ofițeri
- cursuri radio Lorentz	25	ofițeri, ingineri, maiștri
- cursuri pândă aeriană	150	trupă
9. ȘCOLI ÎN GERMANIA: (două serii de școlarizare):		
- tehnica bombard.	40	ofițeri, subofițeri, maiștri
- zborul orb (noapte)	35	ofițeri, subofițeri, maiștri

(Sursa: Arh. M.Ap.N., fond 1376, dosar 1375, f. 6-7. Reconstituire)



Locotenentul aviator Nicolae Polizu - Micșunești din Escadrila 57 Vânătoare a fost primul ofițer de aviație decorat de M.S. Regele la începutul războiului. În zilele fierbinți ale Dictatului de la Viena a doborât un bombardi ungurесc ce intrase adânc în spațiul aerian românesc și nu s-a supus somațiilor.

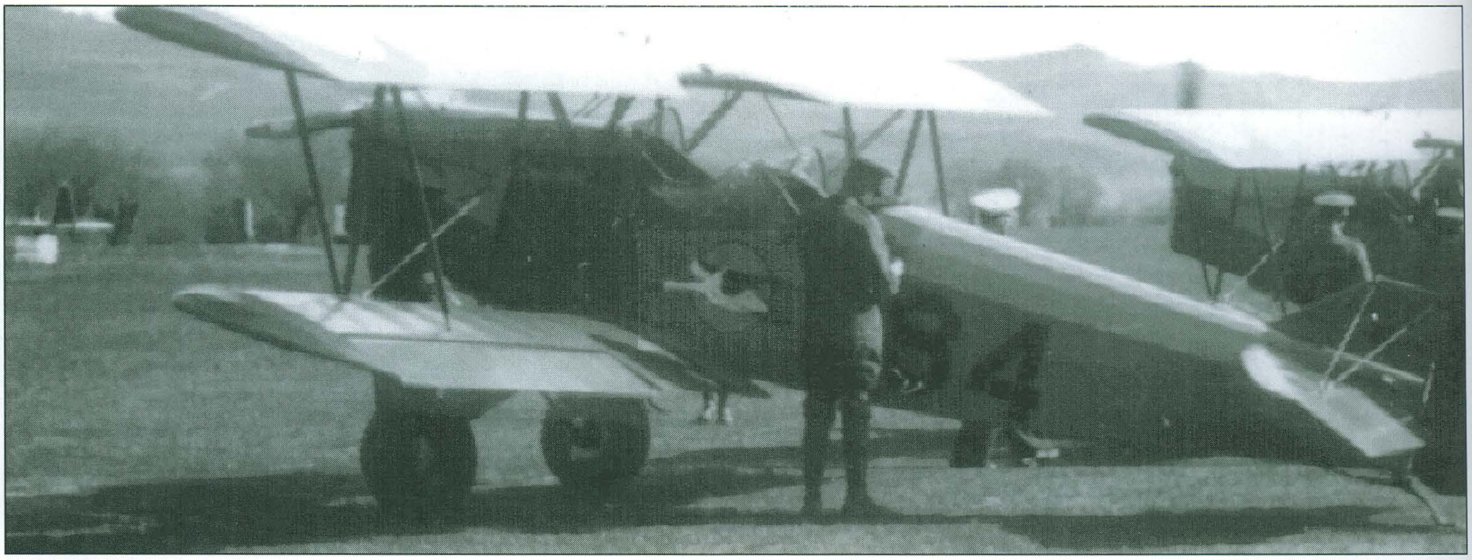
Lt. av. Nicolae Polizu - Micșunești of the 57th Fighter Sqn was the first Rumanian pilot to be decorated by the King. In the hot days of the Vienna Diktate, imposed by Hitler, he shot d a Hungarian intruder, deep over Rumanian national territory. Following the mission, warnings were not submitted.

The list of the personnel for aeronautics shows a good situation, compared with the aircraft owned by the FARR. New aquisitons were still necessary.

Piloții de la Flotila 1 Vânătoare veniți la Rostock să ia avioanele He Bagajele arată că sunt români!

We may see in an official Junkers Werke picture the Rumanian pilo delegation who took the He 112 fighters to Rostock.





Emblema Şcolii de Aviaţie de la Ghimbav era o barză.

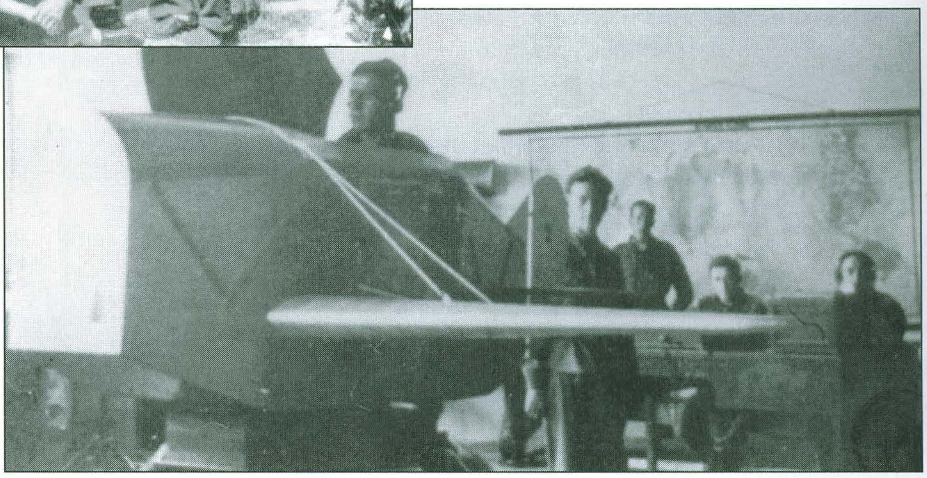
Ghimbav Pilot School Emblem was a stork



Personalul aeronautic existent a fost instruit la cel mai înalt nivel al momentului.
Stânga - Şcoala de tir şi bombardament de la Mamaia:
Adj. şef Milu Ion, Cpt. Leonida Valentin - cdt. Şcolii,
Cpt. cdor. Piclea Traian - Cdt. Litoralului,
Cpt. Stănescu Tiberiu, Cpt. Crihană Grigore,
Lt. Neagu Nicolae, Mec. Lt. Simoneta, Adj. maj. Panaite,
Adj. Mălăcescu, Adj. Mucenica, Adj. Maj. Chirvăsuţă Cristea.
Câţiva dintre aşii Grupului 7.

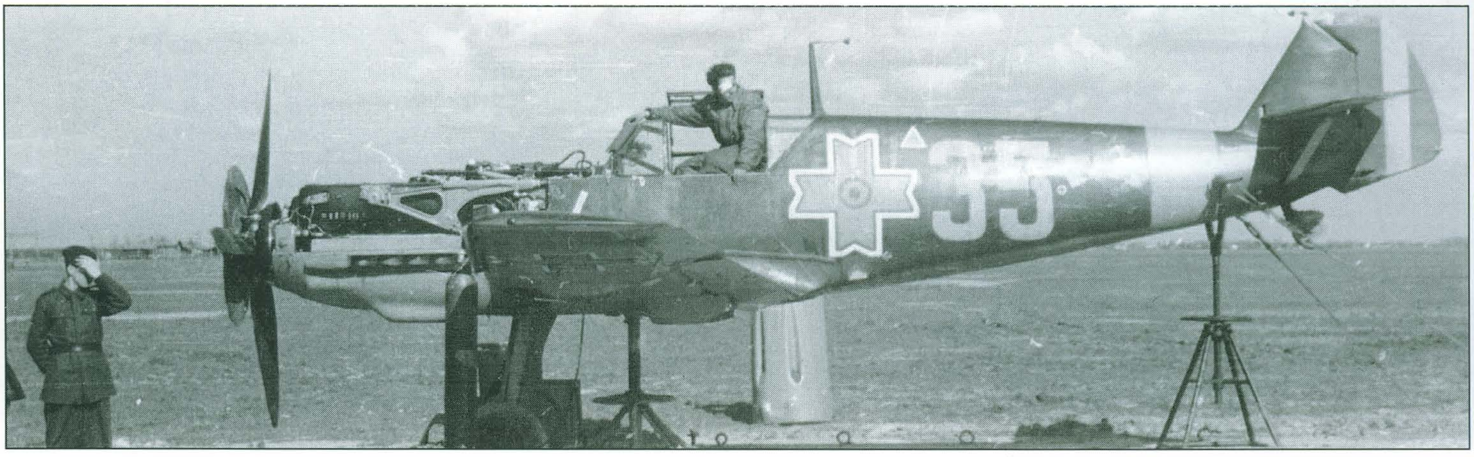
Simulator de zbor marca LYNK TRAINER - american - simulator pentru zbor instrumental (fără vizibilitate).

No visibility flight simulator LYNK TRAINER made in U.S.A. used for almost all pilots training in Mamaia Pilot School.



Reglajul mitralierelor de pe un Me 109 E, Pipera, 1941.

Adjustment of machine guns on a Me 109 E, Pipera, 1941.



întregul sistem militar al țării necesitând o reorganizare profundă.

• În aceste condiții, la 4 septembrie 1940 generalul Ion Antonescu a fost chemat la conducerea statului. Regele Carol al II-lea a abdicat în favoarea fiului său Mihai, investit șef al statului, cu titlul Regele Mihai I al României.
• În perioada 6 septembrie 1940-23 august 1944 generalul Ion Antonescu (devenit mareșal la 22 august 1941) a avut puteri depline în conducerea României.

• Reorganizarea Armatei Române s-a produs cu sprijin german: concepție, structură, dotare. Era o situație dramatică: disponibilul de mobilizare scăzuse de la 3,5 milioane de oameni (în 1937) la 2,2 milioane în 1941. Au fost desființate silit mai multe structuri militare operative.

• În locul unor ministere (Ministerul Aerului și Marinei) sau alte structuri militare de conducere s-au creat patru subsecretariate de stat, pe categorii de forțe armate, între care, pentru Aeronautică, Subsecretariatul de Stat al Aerului, ca organ de conducere generală reprezentativ, cu structuri operative, de înzestrare, învățământ etc.
• Reorganizarea Aeronauticii și pregătirea acesteia pentru război a început în toamna anului 1940 și s-a dezvoltat în ritm alert, solicitând la maximum posibilitățile materiale și morale existente. • Generalul Ion Antonescu preciza: "Aeronautica trebuie astfel organizată încât să răspundă unor execuții prompte și adaptate nevoilor, având în organica sa totalitatea elementelor necesare exercitării rolului ca armă de luptă principală".

• Rolul Misiunii Militare Germane în acțiunea de reorganizare a fost, pe drept, important.

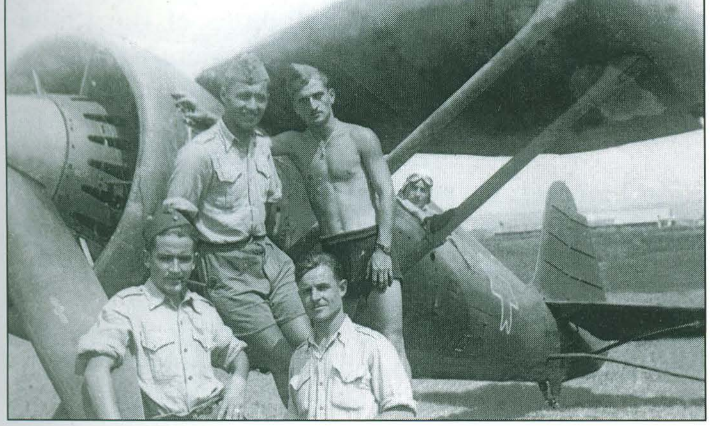
• Suddenly the defence potential modified and new deep reorganization was necessary.

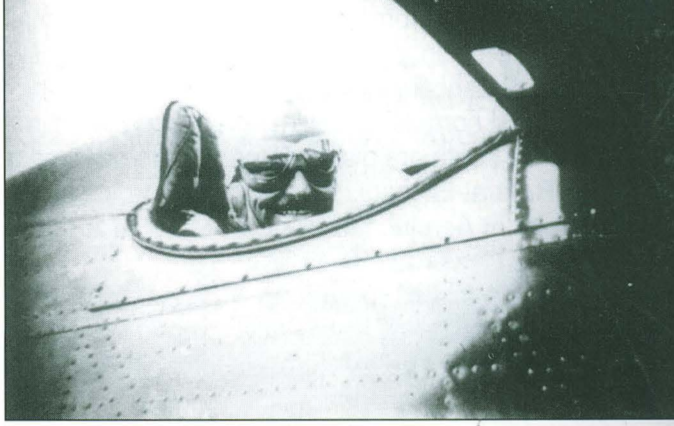
• In these desperate conditions on December 1940, general Ion Antonescu was asked to ru the state. King Carol II abdicated in favour of h son, Michael appointed as Chief of State und the name of King Michael I of Romania.

• From September 6th 1940–August 23rd 194 general Ion Antonescu (advanced Marshall on A gust 22nd 1941) had complete power in leadi Romania.

• Reorganisation of the Rumanian Army w done with German support: concepts, structure equipment. It was a dramatic situation: the mob lization effectives decreased from 3.5 million pe ple to 2.2 million people. Many operative struct res disappeared.

• Instead of some Ministeries (Ministry of the A and Navy) or other military leading structures, fo State Under-Secretaries were created for differe forces; among them, for Aeronautics the Sta Under-Secretary as a representative structur including operational structures, acquisition schools etc. • Aeronautics reorganisation and w preparation started in 1940 and developed in an ale rhythm with a maximum effort from the material a morale existing posibilities. • General Ion Antones said: Aeronautics must be reorganised to be able fulfill prompt actions adapted to the needs, havi the necessary elements to act as a principal weapo





Dreapta-sus: Viitorul as al aviației de vânătoare: lt. Alexandru Șerbănescu pe vremea când, venit de la vânătorii de munte, învăța să zboare pe un PZL 11F.

Far-right: Few would recognise the pilot: lt. Alexandru Șerbănescu, aboard PZL 11F, in 1941.



Avioanele PZL 11 și PZL 24, produse sub licență, au fost utilizate și pentru instruirea piloților de vânătoare, după cum putem vedea în cele trei fotografii alăturate

PZL 11 and PZL 24 aircraft, produced under licence, were used also for advanced training.



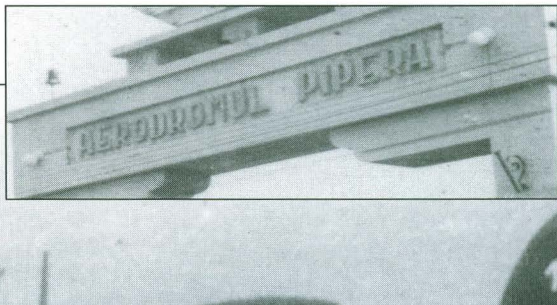
Aurel Pentelescu

Comandantul Grupului 5 Bombardament, lt. cdr. Paul Landman, general Gheorghe Jienescu - Secretar de Stat pentru Aviație, general Hans Speidel împreună cu trei ofițeri de Stat Major german, sosiți în inspecție.

A German training mission for bombers was sent under the control of General Hans Speidel, arriving here for inspection.

rente. Un Comandament Aero Dobrogea (devenit Aero Marină din 1942) subordona aeronautica (aviație, hidroaviație, artilerie antiaeriană) din zona litoralului fluvial și maritim. • La 22 iunie 1941 Aeronautica României includea toate categoriile de aviație ale Forțelor Aeriene moderne, totalizând 50 de escadrile de aviație (6 de legătură, 1 de transport, 1 sanitară, 3 de recunoaștere, 15 de bombardament, 17 de vânătoare, 7 de informații) și 2 escadrile de hidroaviație. • Aceste escadrile totalizau 621 avioane operative (în afara avioanelor aflate în școli și centre de instrucție, în număr de circa 440). • Personalul navigant, la 22 iunie 1941, se cifra la 1947 oameni (1.066 piloți, 386 observatori aero/ofițeri, 129 radiotelegrafiști, 83 mecanici de bord, 287 trăgători aerieni/sergenți, caporali). • Totalul efectivelor Aeronauticii Române, la 22 iunie 1941: 3.247 ofițeri, 2.864 subofițeri, 2.363 maiștri, 1.044 funcționari civili, 55.074 trupă (Cifrele includ și rezerviștii mobilizați).

mands. An Aero Dobrogea (from 1942 Aero Marina) Comandament coordinated the aeronautical forces (aviation, seaplanes, gunnery) from the seashore and Danube area. • On June 22nd 1941 Rumanian Aeronautics included all aviation categories of a modern Air Force, including 50 squadrons, (6 for contacts, 1 transport, 1 sanitary, 3 reconaissance, 15 bombardment, 17 fighters, 7 informations) and 2 seaplanes squadrons. • These squadrons included 621 operational aircraft (beside the 440 aircraft in schools and qualification centres). • The personnel of the Rumanian Aeronautics included then: 3,247 officers, 2,864 petty officers, 2,363 technicians, 1,044 civilian clerks, 55,074 soldiers. (Including mobilised reservists).





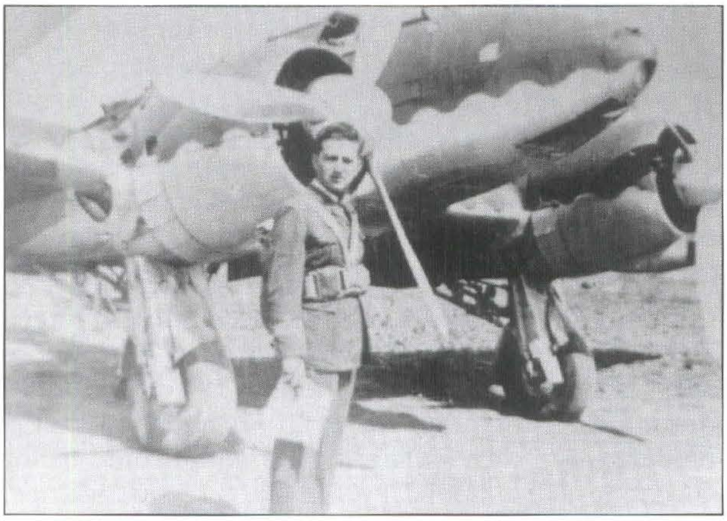
Sorin Tulea

He 111 H3 Dora nr. 18 din Grup 5 Bbt., Esc. 79. Avion pilotat de lt. (Bibi) Dobrescu Nicolae (Geisler). Fiu al generalului de escadră german Geisler pe care l-a văzut prima dată în 1941, Bibi a murit într-un accident - sabotaj cu un FW 58 la Ploiești în 1943. Se pare că au fost implicate serviciile secrete.

Pilot of this machine was lt. (Bibi) Dobrescu Nicolae (Geisler) unrecognised sun of the German mr. gen. Geisler. He met his father for the first time during 1941 and died in a strange accident with an FW 58 in Ploiești during 1943. His coleagues said Secret Services might have been involved.

NUMEROTAREA ESCADRILELOR ÎN TIMPUL RĂZBOIULUI
SQUADRON NUMBERING DURING THE WAR

Misiune/Mission	Nr. Escadrilei/Squadron no.
Recunoaştere îndepărtată/Long Range Reconnaissance	1-4
Cooperare terestră/Army cooperation	11-22
Vânătoare (inclusiv atac la sol)/Fighter (Ground Attack)	41-68
Bombardament/Bombers	71- 87
Hidroaviaţie/Hydroplanes	101-103
Transport/Transport	105-109
Comunicaţii/Comunications	111-116



Popescu Gheorghe (Chiul) - comandant al Escadrilei 74 din Grupul 2 Bbt., Flotila 2 lângă un Potez 63.

Cpt. av.Popescu Gheorghe - leader of the Sqn. 74 of Group 2 bombardment, Flotilla 2 near a Potez 63. Only 2 or 3 machines survived 1942. They were intended to be replaced with the 63.11 from France, but these were a failure.

Dan Stoian

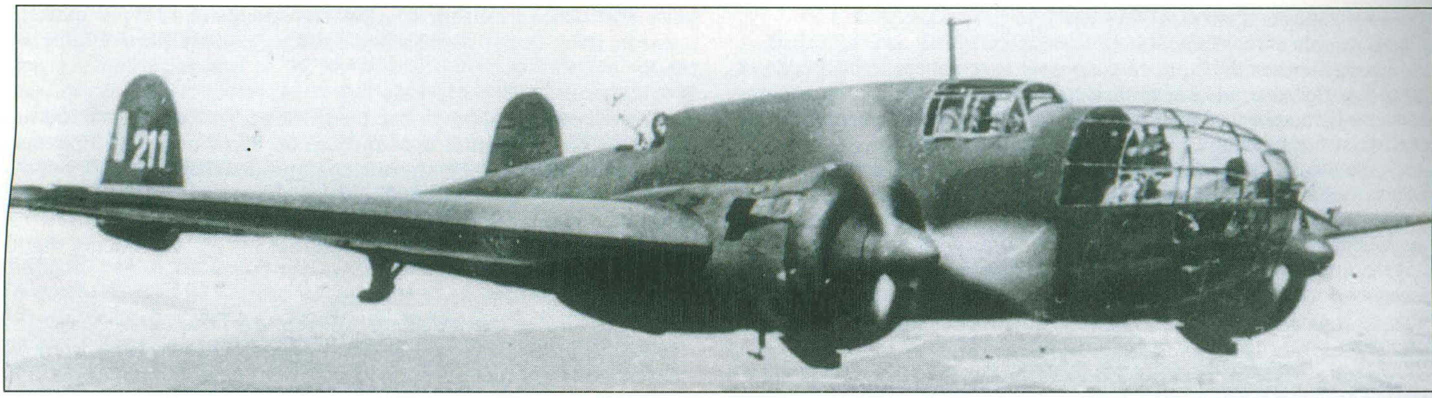


Cristian Crăciunoiu



Avioanele sosite în ţară erau adaptate necesităţilor şi vopsite la uzinele IAR din Braşov sau direct pe aerodromul Pipera. Pot fi văzute două avioane Bristol Blenheim, un SM 79B JIS la Braşov şi un Hawker Hurricane, la ASAM Pipera.

Newly arrived aircraft were modified, adapted and painted at Braşov IAR Works or directly on Pipera airfield by local mechanics.



Sorin Tulea

Foto la 8 august 1941. Pilot lt. Popescu Lazăr.
Distrus la aterizare. Din palele de elice s-au făcut unele pentru toată escadrila ca port bonheur. Cu diplomă.

Mijoc: Fotografie clasică a SMP, Serviciul Militar de Propagandă. Acest serviciu a avut câțiva reporteri cinefoto care adesea și-au riscat viața pentru a obține imagini de foarte bună calitate. Filmele cinematografice de război au fost arse în anii '50 pentru recuperarea argintului. Multe fotografii se făceau în spatele frontului după scenarii simple. Pentru cea alăturată, locotenții aviatori Zaharia Țache și Bazac Mihai din Escadrila 20 Observație îi explică ceva unui observator aflat în centru.

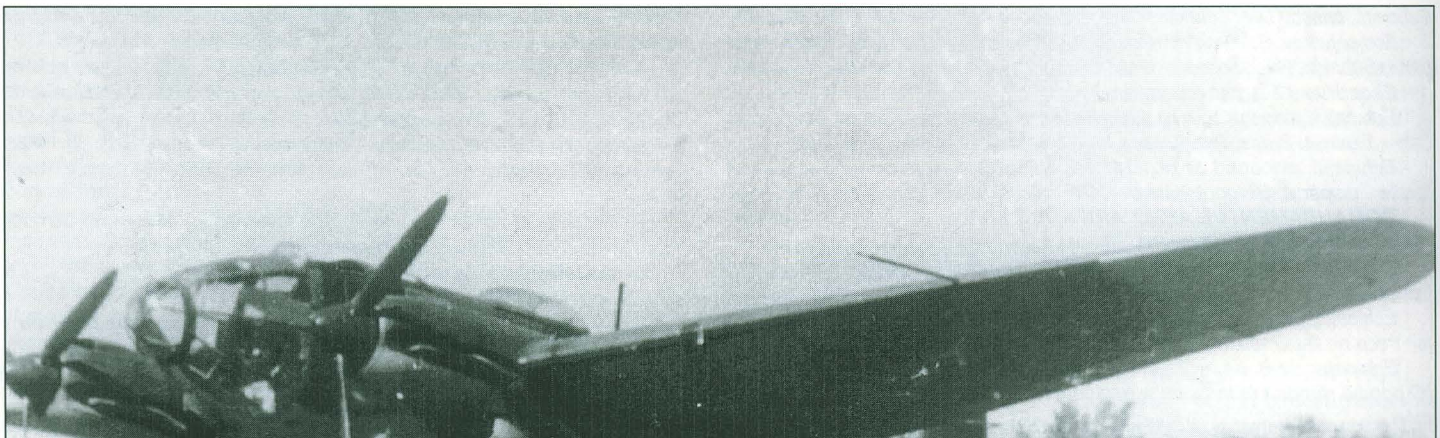
A classical SMP picture. The Military Propaganda Service - SMP. Few pictures were taken in the front lines. For this one the script was simple: lt.av. Zaharia Țache and Bazac Mihai of Escadrila 20 Observație explained something to the unidentified observer in the middle



S.M.P

Jos: Bombardierul He 111 H3 din Grupul 5 cu nr. 29 cu care va cădea la 25 iunie 1941 echipajul of.echipaj Colda Ion, lt. Găletușă Sorin, RTFF sergent Giurgiu Gavrilă, sergenții mitr. Romulus Oprovici și Ricu Mărgărit.

Down: He 111 H3 of Group 5, nr. 29 lost on June 25th 1941 with the above crew.



Colda Ion

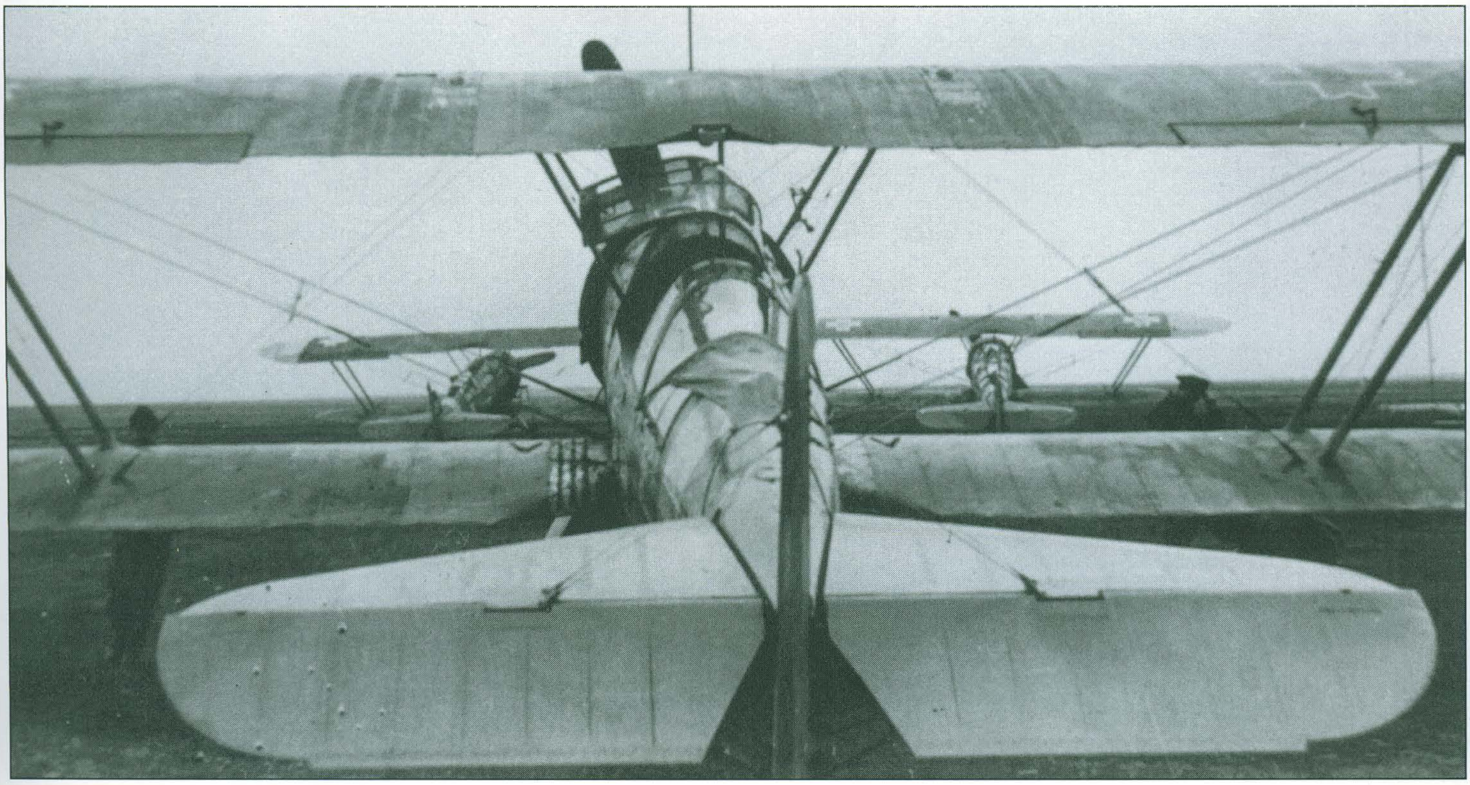


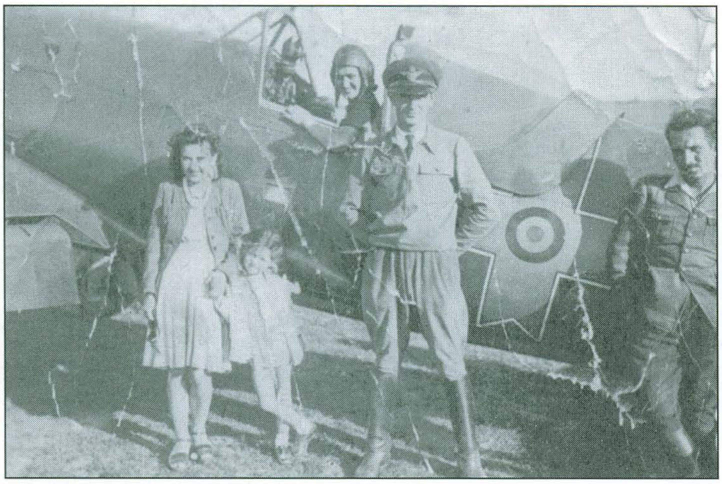
PZL Karas din Escadrila 73 Bombardament, din Grupul 6 a fost foarte activ în prima parte a campaniei sub comanda cpt. av. Deică Dumitru. Era greoi şi depăşit.

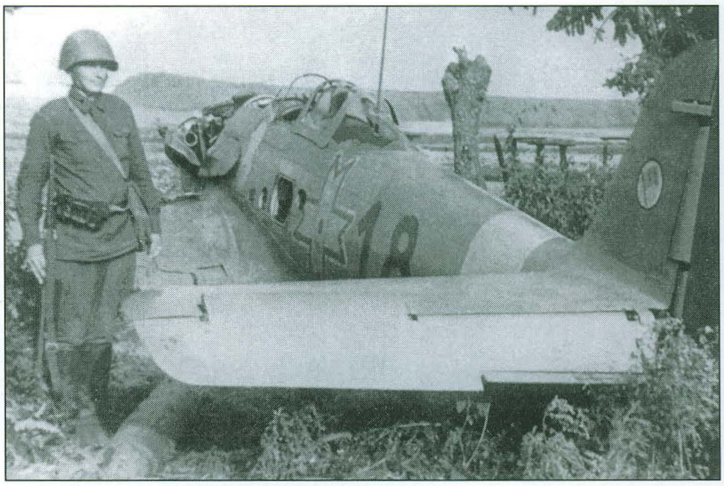
PZL Karas of Squadron 73 Bombers of Group 6 was very active in the first part of the campaign under c.o. cpt. Deică Dumitru. It was too slow and outdated.

Jos: Escadrilele de IAR 37, 38 şi 39 au fost cele mai active ca număr de misiuni în primele zile.

Below: IAR 39 Squadrons were perhaps the most active by no. of missions units of the FARR.







Sus: Două ipostaze diferite; slt. Ştefan Florescu primit de populaţia entuziasmată în Basarabia cu IAR- ul său 80 şi adj.av. Aldea Cerchez, pilotul unui He 112B, no.18 cu negru, luat prizonier după o aterizare forţată lângă Vulcăneşti la 2 iulie 1941.

Above: Two different situations; slt. Stefan Florescu recelved with enthousiasm by local population in Basarabia with his IAR 80 and a shot down He 112B, 18 black of adj.av. Aldea Cerchez taken prisoner after a forced landing, near Vulcaneşti on 2nd of July 1941.



Dreapta: Echipajul unui bombardier He 111 „din prima tranşă": observatorul slt.av. Onciu Mihai, serg. major mitralior Chiroiu Gheorghe şi lt. av. Petcu Constantin.

Right: Crew of a He 111 in mission: observer slt.av. Onciu Mihai, sergeant major gunner Chiroiu Gheorghe, pilot lt. av. Petcu Constantin.



Membrii Escadrilelor 81şi 82 bombardament, dotată iniţial cu Potez 543 cu Bloch MB 210. Primele au fost exclusiv folosite pentru transport, dar celelalte au făcut campania Odesei fără nici o pierdere ! Aveau o viteză de numai 180 km/h şi calculatoarele de tir sovietice nu puteau determina corect viteza ea ieşind din scală.

Members of the 81 and 82 Squadrons, flying obsolescent French bombers of the Potez 543 and Bloch 210. The first ones were withdrawn before the war but the second ones made the Odessa Campaign without any loses even if they were under heavy fire. Beeing too slow, the Soviet target analog computers could not include them in the tabels !



Ovidiu Ungur via Sorin Tulbure



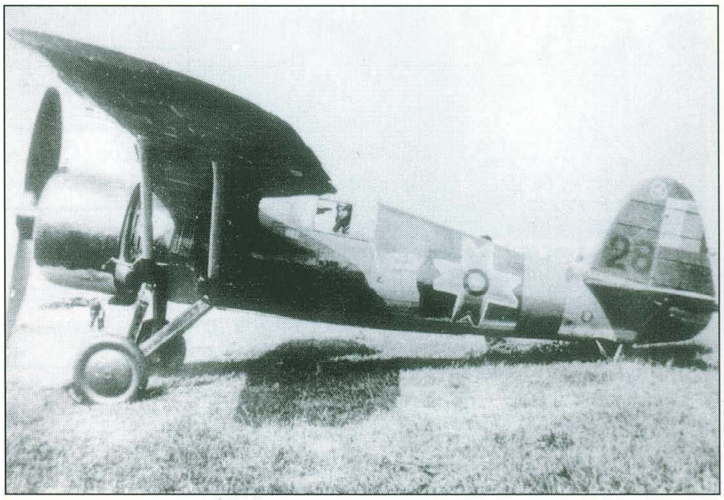
C. Crăciunoiu

Fotografii din primele zile. Sus stânga un PZL 11F, cu lt. Sorin Ungur la manşă.
Sus: piloţi din Escadrila 52 Vânătoare He 112 B1 (cpt. Ghica Marin) din Grupul Miclescu.

Pictures taken during the first days of war:
Left: IAR produced PZL 11f with lt. Sorin Ungur inside.
Above: Pilots of Escadrila 52 Vanatoare, He 112B1 (C.O. Ghica Marin) of the Miclescu Group.

Jos: PZL 24 din Escadrila 62 (cdt. cpt. Av. Ivancenco Nicolae), Grupul 6 Vânătoare.

Below: PZL 24 of Escadrila 62 (C.O. cpt. av. Ivancenco Nicolae), Grupul 6 Vanatoare.



Dan Antoniu

Jos: Grupul 2 Bombardament, cdt. lt. cdr. Cristescu Ion „Cuţitaru" cu Esc. 74 (cpt. Popescu Gheorghe) a avut misiuni foarte grele în primele zile de război.

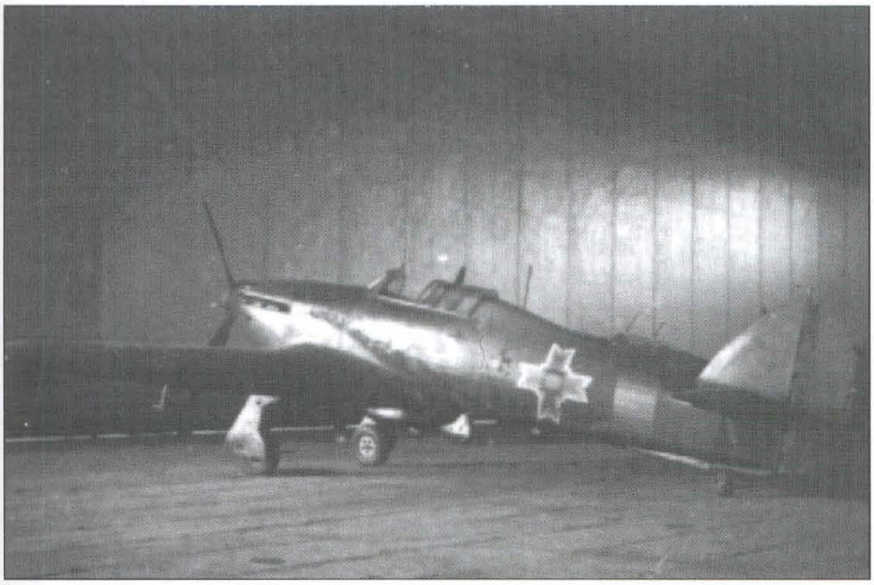
Below: Group 2 Bombers, c.o. lt.cdr. Cristescu Ion „Knifer" and Sqn.74 of cpt. Popescu Gheorghe had very difficult missions during the first days of war.



Foto: cdr. Bujor

LT. AV. HORIA AGARICI, EROU PESTE NOAPTE

LT. AV. HORIA AGARICI, HERO OVER NIGHT



Cristian Crăciunoiu via DiCesare

Hawker Hurricane nr. 3 în hangar la Pipera.



Cristian Crăciunoiu via DiCesare

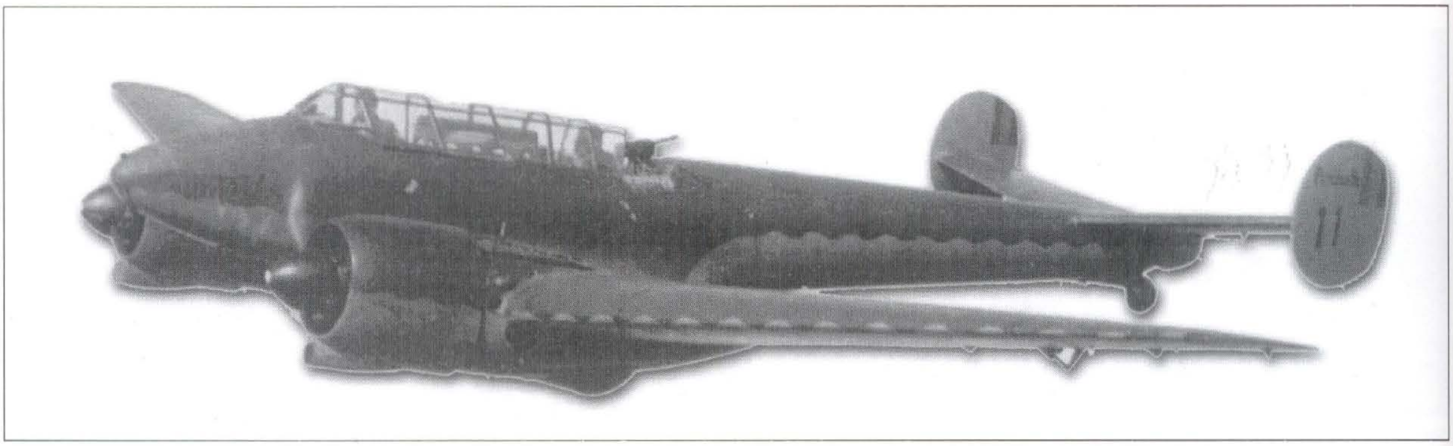
Una dintre legendele războiului aerian din Romania a fost generată de lt. av. Horia Agarici care în primele zile de război reuşeşte să doboare singur la Constanţa, trei bombardiere sovietice rătăcite. Escadrila 53 Vanătoare Hurricane avea cu ce să se mândrească. Trei victorii într-o singură misiune erau o realizare de vis şi, cum ai noştrii sunt poeţi, imediat a ieşit cântecul cunoscut şi astăzi de toată suflarea românească „A plecat la vânătoare Agarici,/ A plecat să vâneze bolşevici...".
Dar, gloria primelor zile a trecut şi după război cînd Romania a fost invadată de aceştia din urmă, eroul a avut de suferit.
Nu au mai contat nici victoriile la americani, nici spiritul său antimilitarist şi poeziile sale de o rară sensibilitate. Era un simbol prin acel cântec ce trebuia uitat. Poate că povestea vieţii lui ar merita un film, o carte sau măcar o aducere aminte.

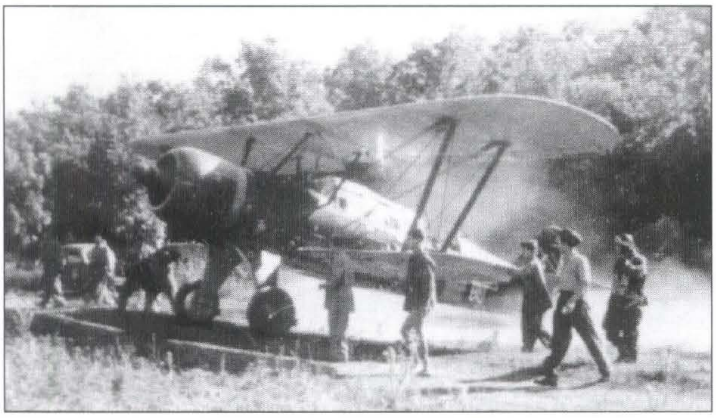
One of the legends of the Air War in Romania is connected to lt. av. Horia Agarici of 53 Sqn. Hurricane, based in Mamaia.
In the very first days of war he shot down in a single mission three Soviet bombers, above Constantza in daylight and in front of an enthusiastic population.
The folk song well known even today by all Rumanians came on the spot: „He flew Captain AGARICI/ In free fight for Bolshevics...".
After Romania was invaded by communism the Hero was send to work as a plummer for reeducation.
His other victories in front of the Americans were not important.
After all he was a symbol of the anticommunist fight. His life story deserves a film, a book or at least a biographical story. His Hurricane that day was nr. 3.
We may see it at ASAM Pipera. Below, the hero presents his plane to general Iacobici commander of the 3rd Army.





Cristian Crăciunoiu via DiCesare







Primele zile de război au cumulat un mare număr de misiuni în care curajul și dorința de reîntregire națională și-au spus cuvântul, alături de lipsa de experiență.

During the first days of war enthusism compensated the lack of experience.

Sus: avionul Potez 633 B2 no.11 poreclit „Cirip" în zbor.

Above: Potez 633 B2 nicknamed Cirip in flight.

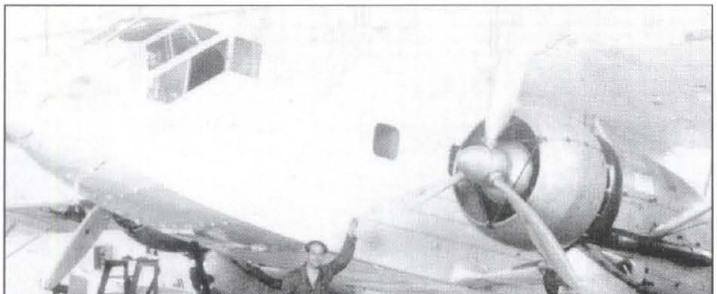
Mijloc : Un IAR 39 camuflat este pregătit de decolare.

Midlle left: an IAR 39 prepared for mission.



Jos: Potez 540 utilizat pentru transportul răniților. Cele 10 aparate achiziționate din Franța s-au dovedit bune doar pentru transport.
Dr: adj Nicolae Scully Logothety la Salz.

Below: one of the ten Potez 540 imported from France and used only for transport, painted in white with Red Cross markings and IAR 80 no. 139 with adj. av. Nicolae Scully Logothety, volunteer and architect in private life.



Potez 650 Transport sanitar. Luat de la școala de bimotoare. Motoare Gnome Rhone K14.

Potez 650 used for Sanitary Transport. Taken from the two engine aircraft school.



Adj.av. (r) Nicolae Scully Logothety, pe aerodromul Pipera la bordul unui IAR 80.

Right: adj. av. (r) Nicolae Scully Logothety aboard his IAR 80 on Pipera airfield.

ACȚIUNI DE LUPTĂ PENTRU ELIBERAREA BUCOVINEI DE NORD ȘI A BASARABIEI (22 iunie-26 iulie 1941)

BATTLE ACTIONS FOR THE FREEDOM OF NORTHERN BUCOVINA AND BASARABIA (22 June -26 July 1941)

• La 22 iunie 1941 forțele terestre române și germane se aflau în dispozitiv operativ la granița de Est a României, pe râul Prut. • La nord, în Bucovina, se afla Armata 3 Română (comandant: generalul Petre Dumitrescu), cu misiunea: eliberarea orașului Cernăuți, dezvoltarea ofensivei spre Nistru și Bug, manevră de învăluire a inamicului în direcția Odessa-Crimeea.

• La est, pe Prut, se afla Armata 11 Germană (comandant: generalul R. von Schobert), cu misiunea: dezvoltarea ofensivei pe direcția Chișinău-Tiraspol-Nicolaev, în cooperare cu Corpul 4 Aerian German și Divizia 1 Blindată Română. • La est, pe Prut, se afla Armata 4 Română (comandant: generalul Nicolae Ciupercă), cu misiunea de a dezvolta ofensiva în sudul Basarabiei pe direcția Bolgrad-Cetatea Albă-Odessa. • Gruparea Aeriană de Luptă a primit misiunea să sprijine acțiunile Armatei 4 Române, cu precădere în zonele de forțarea Prutului (în contact cu inamicul terestru și aerian). • Dezvoltarea ofensivei forțelor Armatei 3 Române a dus la eliberarea orașului Cernăuți la 5 iulie 1941. Orașul Chișinău a fost eliberat la 16 iulie 1941. Curățirea sudului Basarabiei de forțele sovietice în retragere peste Nistru s-a încheiat la 26 iulie 1941, când trupele române au intrat în Cetatea Albă. Operațiile militare au continuat, inclusiv acțiunile aviației G.A.L., care a îndeplinit misiuni cu caracter strategic pentru bombardarea retragerii forțelor inamicului dincolo de Nistru și peste Bug.

• Cele mai grele lupte în timpul campaniei din Basarabia au fost în capul de pod peste Prut, la est Fălciu, în zona Țiganca-Stoenești-Cania. Forțe terestre din compunerea Corpului 5 Armată aveau misiunea să asigure flancul drept al frontului și ofensiva spre Chișinău, în zona masivului Cornești. Acțiunea pentru forțarea Prutului, începută la 4 iulie 1941, a fost sprijinită masiv de aviația de luptă (de vânătoare și bombardament) a G.A.L. La 12 iulie 1941, situația Corpului 5 Armată devenise critică. Capul de pod de la Fălciu era amenințat. Intervenția aviației de luptă a G.A.L. a fost promptă și eficientă: 9 misiuni de bombardament cu 113 avioane (59 de bombardament, 54 de vânătoare), între orele 08.50-19.40. Ca urmare, retragerea peste Prut a Corpului 5 Armată nu a mai avut loc în noaptea de 12/13 iulie 1941. • Aviatorii români au săvârșit fapte de vitejie memorabile. • Sublocotenentul aviator Vasile Claru din Flotila 2 Vânătoare, în lupta aeriană cu 6 avioane inamice, terminând muniția de bord, și-a îndeplinit misiunea cu prețul vieții sale: a lovit în plin cu avionul său I.A.R.80 unul din avioanele de vânătoare inamice! Jertfa sublocotenentului aviator

June 22, 1941 Rumanian and German Land Forces were in operations on the Eastern border of Romania, on the river Pruth • North, in Bucovina, there were the Rumanian 3rd Army (under the orders of general Petre Dumitrescu) having as a mission to liberate the town Cernowitz and to develop the offensive to rivers Dniestr and Bug , covering the direction Odessa-Crimea.

• On the East, on the Pruth it was the 11th German Army (commanded by general R. Von Schobert) with the mission of developing an offensive blow on the direction Kishinew-Tiraspol-Nicolaev in cooperation with the 4th German Corp and 1st Armored Rumanian Division. • The 4th Rumanian Army (commanded by general Nicolae Ciuperca) was on the Pruth with the mission to develop the offensive in Southern Bassarabia on the direction Bolgrad-Cetatea Alba-Odessa.

• GAL-(Gruparea Aeriana de Lupta-Air Fighting Group) was ordered to support the actions of the 4th Rumanian Army, mainly in the Pruth crossing areas (in contact with the enemy land and air forces). • The offensive development of the 3rd Rumanian Army led to the liberation of Cernowitz on July 5, 1941 and Kishinew on July 16, 1941. South Bassarabia was completely cleaned of Soviet forces on July 26, 1941, when Rumanian Forces entered Cetatea Alba. Military operations carried on, including GAL strategic activity, bombing enemy troops in retreat over the Dnister and Bug.

• Fiercest fights were around the head of the bridge over the Pruth east of Falciu, in the Tziganca-Stoenesti-Cania area. Terrestrial forces of the 5th Army Corp had the mission to backup the right flank of the front and the offensive to Kishinew in the Cornesti area. The GAL units (bombers and fighters) massively supported the Pruth crossing. On July 12, the 5th Corp situation became critical. The Falciu bridgehead was threatened. GAL intervention was prompt and efficient: 9 missions with 113 aircraft (59 bombers, 54 fighters used on ground attacks) between 08.50 and 19.40. The retreat of the bridgehead was no more necessary that night, July 12/13. • Rumanian aviators have distinguished themselves during the actions. • Under

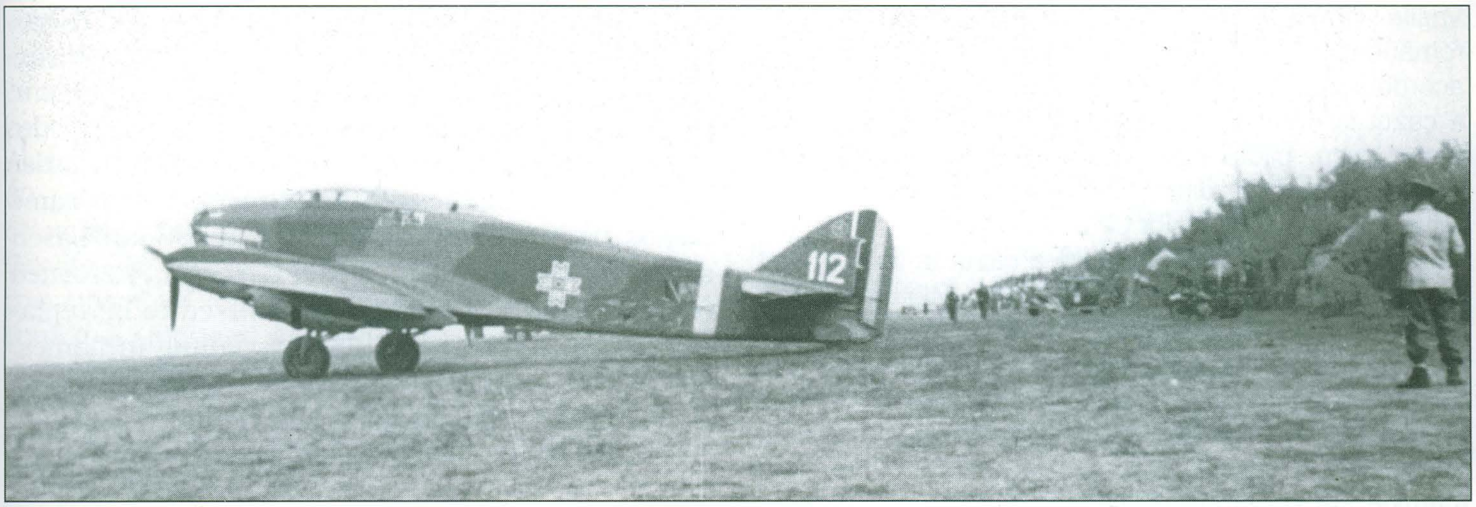


ACȚIUNEA GRUPĂRII AERIENE DE LUPTĂ (22 iunie-16 octombrie 1941)					
ACTIVITATEA	**CATEGORIA DE AVIAȚIE**	**TIPURI DE MISIUNI**	**22.VI-28.VII. 41**	**29 .VIII-16.XI. 41**	**22.VI-16.X. 41**
NUMĂRUL DE AVIOANE IEȘITE ÎN MISIUNI	RECUNOAȘTERE		128	170	298
	BOMBARDAMENT		813	1179	1992
	BOMB. ÎN PICAJ		-	10	10
	VÂNĂTOARE		1004	3735	4739
	LEGĂTURĂ		318	500	818
		TOTAL	**2263**	**5594**	**7857**
NUMĂRUL DE MISIUNI PE CATEGORII DE AVIAȚIE	RECUNOAȘTERE	Recunoaștere	71	107	178
		Foto	2	40	42
		Bombardament	18	16	34
		TOTAL	**91**	**163**	**254**
		Bomb. greu	76	258	334
	BOMBARDAMENT	Bomb. usor	43	84	127
		Bomb. în picaj	-	2	2
		TOTAL	**119**	**344**	**463**
	VÂNĂTOARE	Însoțire	63	266	329
		Recun. sondă	53	140	193
		Alarmare	-	113	113
		Acoperire	10	102	112
		Vânăt. liberă	-	80	80
		Atac la sol	16	8	24
		Supraveghere	2	5	7
		TOTAL	**144**	**714**	**858**
	LEGĂTURA	Legătură	318	512	830
		TOTAL	**318**	**512**	**830**
	TOTAL GENERAL	**MISIUNI**	**672**	**1733**	**2405**
PIERDERI ÎN AVIOANE	INAMICE	Sigure	71	144	215
		Probabile	44	7	51
		TOTAL	**155**	**151**	**266**
	PROPRII	Legătură	-	1	1
		Recunoaștere	1	3	4
		Vânătoare	7	9	16
		Bombardament	12	7	19
		TOTAL	**20**	**20**	**40**
BOMBE CONSUMATE (în tone)		Explozive	723,61	1200,00	1923,61
		Incendiare	2,25	49,0000	51,25
		TOTAL	**725,86**	**1249,00**	**1974,86**
(SURSA: Arh. M.Ap.N. , fond. G.A.L. , dosar 2, f.26, 47, 56)					









Pagina 62 ne prezintă câteva avioane din escadrilele 56, 57 și 58 pe aerodromul Salz din Basarabia.

The opposite page presents Bf 109 E of Sqn 56,57,58 on Salz airfield in Bassarabia.

Sus: unul dintre primele JRS 79B.

Above: one of the first JRS 79 B.

Mijloc: fotografie rară a unui IAR 81 din Grupul 6 Vânătoare, Esc. 61, sosite prea târziu pentru a mai participa la asediul Odesei.

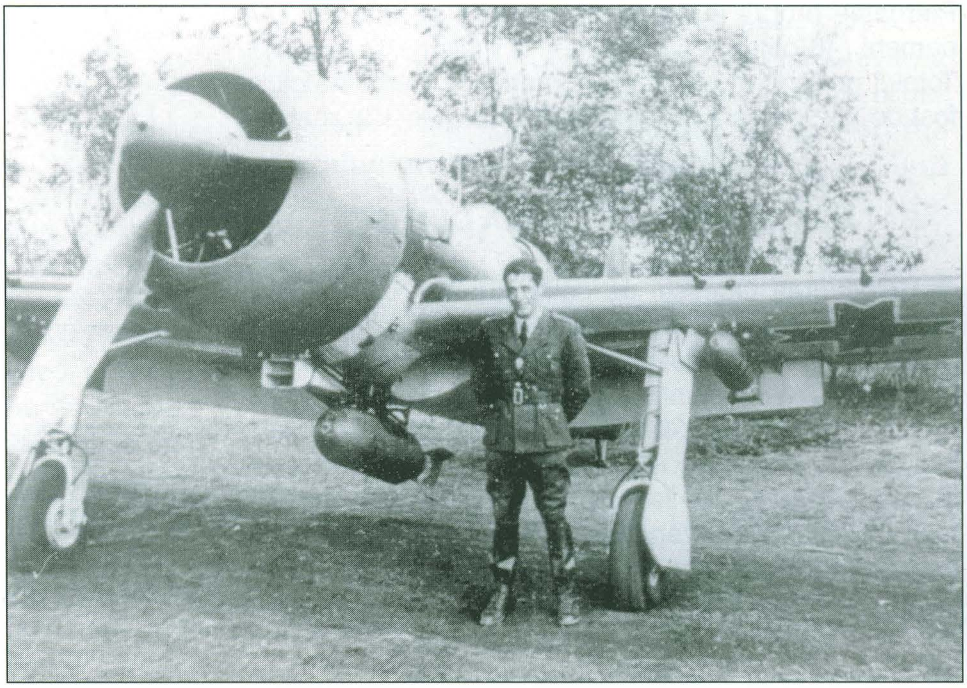
Right: IAR 81 of Group 6 Vânătoare, arrived too late to be effective in the Odessa siege.

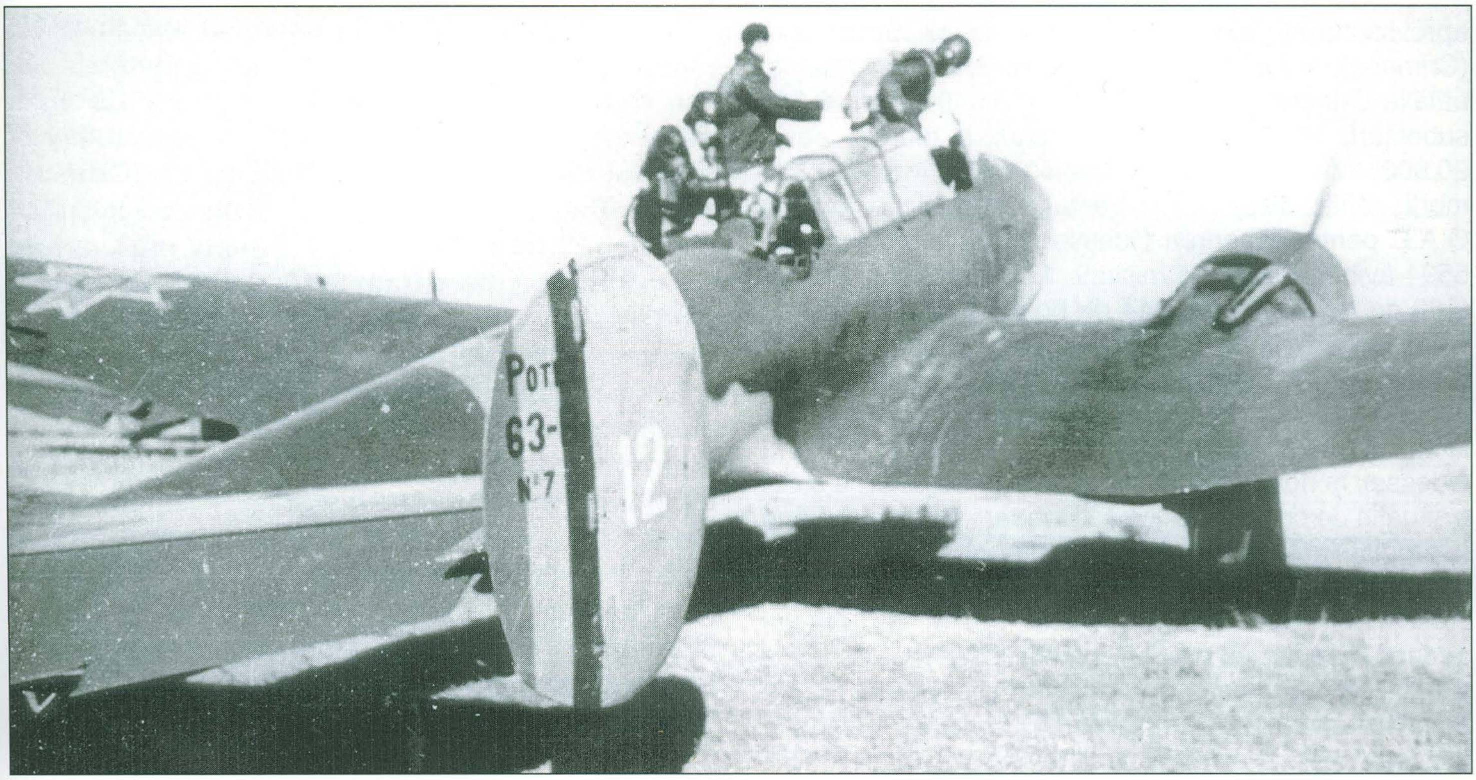
Jos: Adj.av. Grama Iordache și lt. obs. Paiu Traian scufundă o navă la Odesa pe 10 august 1941.

Below: Potez 63-3 nr. 12. Adj.av. Grama Iordache and lt. obs. Paiu Traian sunk a ship on August 10, 1941 in the Odessa area.

Adj. pilot Iordache Grama, lt. obs. Traian Paiu. La 10 august 1941 la Odessa scufundă o navă cu acest aparat.

Adj.av. pilot Iordache Grama and lt.av.Traian Paiu sunk a ship in Odessa with this aircraft.





Vasile Claru a fost răsplătită cu cea mai înaltă distincție românească de război, Ordinul Militar „Mihai Viteazul", acordată post-mortem. • În aceeași zi de 12 iulie 1941 a căzut la datorie locotenentul aviator rezervă inginer Ioan Lascu, pilotând un avion Heinkel 112, în zona Țiganca. Înapoiat dintr-o misiune de atac la sol a refuzat să fie înlocuit și a cerut să plece din nou în misiune. Atacat de aviația inamică a căzut în torță. A fost decorat post-mortem cu Ordinul Militar „Mihai Viteazul". • În campania din Basarabia Aeronautica Română a distrus 242 avioane inamice (83 doborâte în lupte aeriene, 108 distruse la sol, 51 doborâte de artileria antiaeriană). • Pierderile proprii în avioane au fost de 43 (7 în lupte aeriene, 4 doborâte de artileria antiaeriană inamică, 18 dispărute la inamic, 13 distruse la sol). • Pierderile proprii în personal navigant au fost de 117 oameni (46 ofițeri, 25 subofițeri, 9 maiștri, 37 trupă). • Totalul general al pierderilor umane pe Aeronautică a fost de 252 oameni (57 morți, 87 dispăruți, 108 răniți).

BĂTĂLIA PENTRU CUCERIREA ODESSEI

(27 iulie-16 octombrie 1941)

• Cucerirea Odessei de către trupele Armatei Române s-a impus cu necesitate. Oraș-port la Marea Neagră, Odessa constituia o bază militară aeronavală puternică și o amenințare permanentă asupra României, fiind situată la 150 km de Sulina și Delta Dunării, la circa 300 km de Constanța și podul peste Dunăre de la Cernavodă, la 200 km de București și zona petroliferă Ploiești-Valea Prahovei. • Operația ofensivă a Armatei 4 Române pentru cucerirea Odessei a durat 70 de zile din totalul de 118 zile de război ale campaniei anului 1941, fiind declanșată la 8 august 1941 și încheindu-se la 16 octombrie 1941. • Orașul-port Odessa era puternic fortificat și apărat terestru și aerian, cu aprovizionarea forțelor pe mare de la Sevastopol (Crimeea). • Numai Armata 4 Română a angajat în bătălia Odessei 340.223 militari (12.049 ofițeri, 9.845 subofițeri, 318.329 trupă) din care a pierdut peste 90.000 (ofițeri-28,5%, subofițeri-14,6%, trupă-28,7%) morți, răniți, dispăruți. • Prestația aviației de luptă a G.A.L. pentru cucerirea Odessei a fost impresionantă: 5594 avioane ieșite în misiuni, 1733 misiuni la inamic (163 de recunoaștere, 344 de bombardament, 714 de vânătoare, 512 de legătură), cu 1.249 tone bombe lansate asupra pozițiilor inamice, 151 avioane inamice doborâte și 20 avioane proprii distruse. • Debarcarea inamicului la Cebanka-Grigorievka, în partea estică a Odessei, în noaptea de 21/22 septembrie 1941, a creat o situație de criză specifică surprinderii. Forțele române (Corpul 5 Armată, Divizia 13 Infanterie) au fost silite să se retragă. Aviația de luptă a G.A.L., acționând pe parcursul a peste zece ore (07.55-18.10) de atacuri aeriene asupra inamicului a reușit să restabilească situația. G.A.L. a scos în misiuni 94 de avioane (32 de bombardament, 62 de vânătoare), din care 71 avioane în zona unde a debarcat inamicul. • La Dalnik, în partea

lieutenant av. Vasile Claru of the Second Fighters Flotilla being attacked by 6 enemy fighters finished the ammunition and hit with his IAR 80 one of the enemies! He received posthumously the highest Rumanian war distinction: the Order Mihai Viteazul (Michael the Brave). • The same day, July 12 fell on duty lt. av. eng. Ioan Lascu aboard a Heinkel 112 near Tziganca. Returned from a low attack mission he refused to be replaced and met the enemy fighters falling in flames. He received also the War Order Mihai Viteazul. • During the Bassarabia Liberation Campaign GAL destroyed 242 enemy aircraft (83 in air fights, 108 destroyed aground, 51 destroyed by a-a gunnery). • 43 aircraft were lost in campaign (7 in air fights, 4 by enemy gunners, 18 disappeared in mission, 13 were destroyed aground). • 117 Rumanian military personnel were KIA (46 officers, 25 petty officers, 9 military specialists, 37 privates). • All losses for Aeronautics were 252 people (57 dead, 87 missing, 108 wounded).

THE BATTLE TO CONQUER ODESSA JULY 27-OCTOBER 16, 1941

• The conquest of Odessa by the Rumanian troops was an imposed necessity. An old city and port to the Black Sea, Odessa was a strong aeronaval base and a continuous threat over Rumanian territory, being only 150 km from Sulina and the Danube Delta, 300 km from Constantza and the key Danube bridge at Cernavoda, 200 km from Bucuresti and the oil zone of Ploiesti-Valea Prahovei. • The offensive operation of the Rumanian 4th Army for conquering Odessa took 70 days out of the 118 days of war in 1941 starting August 8, 1941 and ending October 16 the same year. • Odessa was strongly fortified, well land and air defended with the possibility of sea reinforcement from Sevastopol (Crimea). • Only the Rumanian 4th Army engaged 340 223 people (12 049 officers, 9 845 petty officers and troops), losing more than 90 000 (28.5 % officers, 14.6 % petty officers and 28.7% troops) dead and missing. The GAL contribution was impressive: 5594 aircraft in missions, 1733 missions in enemy occupied territory (163 recce, 344 bombing, 714 fighter missions, 512 communications) including 1,249 tonne bomb over enemy positions, 151 enemy aircraft shot down and 20 lost aircraft. • Enemy landing at Cebanka-Grigorievka, east of Odessa in the night of 21/22 of September created a crisis situation for the Rumanians (5th Army Corp and 13th Infantry Division) being forced to retreat. GAL fought continuously for 10 hours (07.55 to 18.10) and

vestică a Odessei, în noaptea de 1/2 octombrie 1941 inamicul a creat un important intrând în zona de contact cu trupele române, situația devenind deosebit de critică pentru dispozitivul de luptă al Armatei 4 Române. Aviația G.A.L. a intervenit masiv, cu misiuni de circa 40-60 avioane zilnic, restabilind situația abia la 4 octombrie 1941. • La 21 august 1941 în bătălia pentru Odessa, la Vasilievskaia, a căzut în luptă aeriană comandantul Grupului 7 Vânătoare, căpitan-comandorul (post-mortem) Alexandru Popișteanu, Cavaler al Ordinului „Mihai Viteazul".

• La 16 octombrie 1941 trupele Armatei Române au intrat victorioase în Odessa, campania anului 1941 fiind practic încheiată. Forțele aeriene ale G.A.L. au fost înapoiate în țară pentru refacere. Pe zona de operații au rămas unitățile de aeronautică ale Armatei 3 Române, diverse alte unități și subunități de aeronautică la dispoziția trupelor române din zonele Tiraspol, Nicolaev, Odessa. • Bilanțul activității Aeronauticii în campania anului 1941 a fost impresionant: 7857 avioane ieșite în misiuni de război; 2405 misiuni la inamic cu toate categoriile de aviație; 266 avioane inamice distruse; 40 avioane proprii pierdute; 1.974,86 tone bombe lansate la inamic. • În 4 luni și jumătate de război consumul în muniție artilerie antiaeriană a fost: 4.U.F./Rheinmetal; 1+1/2 U.F./Wickers (75 mm; 88 mm).

reestablished the situation. 94 aircraft were in mission (32 bombers, 62 fighters) of which 71 were in the landing area. • In Dalnik, west of Odessa, in the night 1-2 of October 1941, the enemy created a pocket in the contact area with Rumanian troops, having the 4th Rumanian Army in a dangerous position. GAL interfered with massive attacks of 40-60 aircraft every day, reestablishing the situation only on October 4. • On August 21, during the battle for Odessa, at Vasilievskaia was KIA cpt-cdr. Alexandru Popisteanu, Cavalier of the Order Mihai Viteazul.

• On October 16, 1941, Rumanian troops entered Odessa, the 1941 Campaign being practically finished for them. GAL forces were sent back into the country for reorganization. In the area the Air Forces of the 3rd Army and some other units were left at the disposal of the of the Rumanian troops in the Tiraspol, Nicolaev and Odessa areas. • Their balance was impressive: 7,857 aircraft in war missions, 2,405 missions over enemy occupied territory, 266 destroyed enemy aircraft, 40 aircraft lost, 1,974 bomb tonnes launched.

SITUAȚIA NUMERICĂ necesar/existent/deficit-escadrile (la 4 ianuarie 1942)

CATEGORIA DE AVIATIE	TIPUL AVIONULUI	NUMAR ESCADRILE			TOTAL ESCADRILE	PREVEDERI (NUMAR AVIOANE)
		COMANDANT	DEFICIT	EXISTENT		
AVIATIA DE VÂNATOARE	IAR 80	8	-	5	13	
	Me 109	-	1	2	3	
		-	6	-	6	
	He 112	-	-	1	1	
	Hurricane	-	-	1	1	24 esc. X 12 av.
	TOTAL	8	7	9	24	288
AVIATIA DE BOMBARDAMENT		1	-	-	1	
	He 111	1	-	2	3	
	S 79	4	-	3	7	
	B.B.	-	-	1	1	12 esc. X 8 av.
	TOTAL	6	-	6	12	96
AVIATIA DE OBSERVATIE	I.A.R. 39	4	-	5	9	
	I.A.R. 38	-	-	3	3	12 esc. X 10 av.
	TOTAL	4	-	8	12	120
AVIATIA DE RECUNOASTERE	POTEZ 63	1	-	2	3	3 esc. X 10 av.
	TOTAL	1	-	2	3	30
AVIATIA DE BOMB. ÎN PICAJ	I.A.R. 81	2	3	1	6	6 esc. X 12 av.
	TOTAL	2	3	1	6	62
HIDROAVIATIA	CANT Z 501	-	1	1	2	2 esc. X 10 hv.
	TOTAL	-	1	1	2	20
AVIATIA DE LEGATURA		4	2	-	6	6 esc. X 12 av.
	TOTAL	4	2	-	6	72
AVIATIA DE TRANSPORT	Ju 52	-	1	1	2	2 esc. X 6 av.
	TOTAL	-	1	1	2	12
AVIATIA SANITARA		-	2	-	2	2 esc. X 6 av.
	TOTAL	-	2	-	2	12
TOTAL GENERAL		25	16	28	69	712

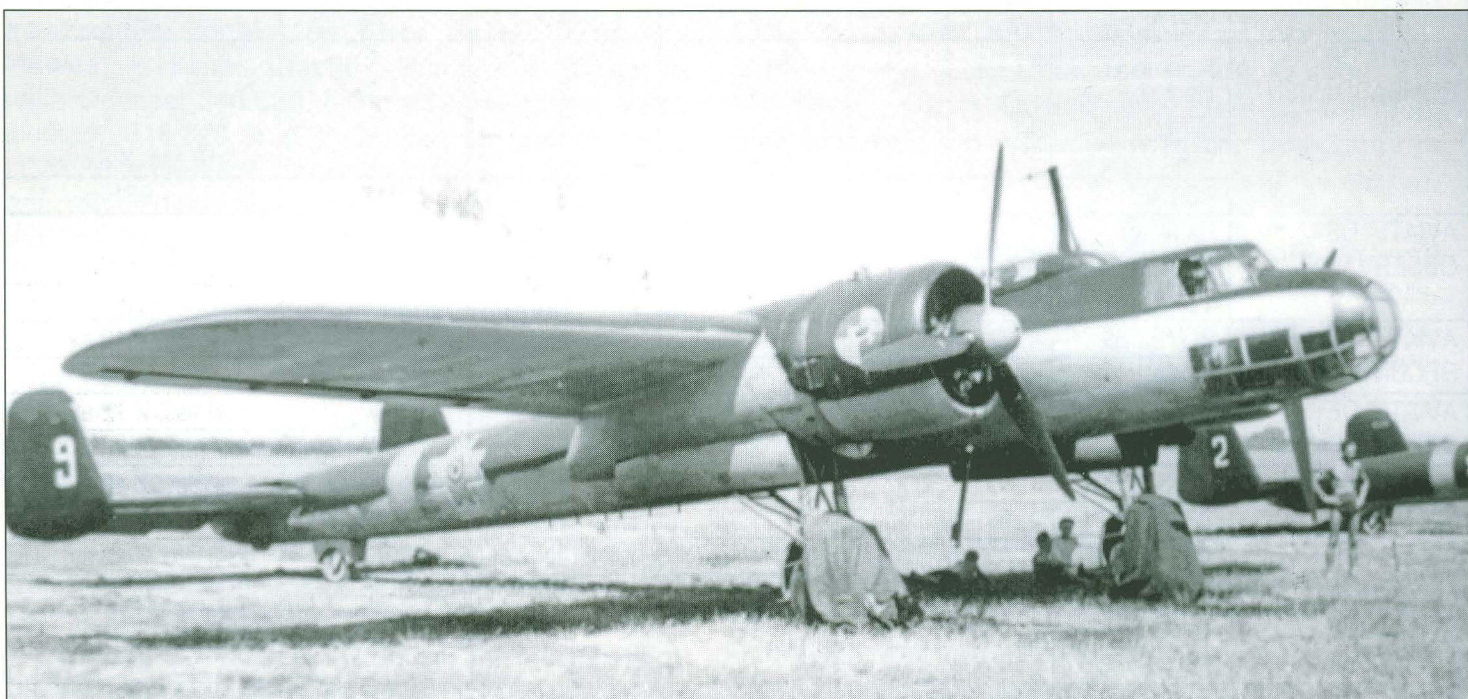


Pe avionul lt. av. Ion Dicesare a fost scris HAI FETIȚA!
Pe parcursul celor 4 ani de război deviza a fost purtată de avioane Bf 109 E, Bf 109 G4. FETIȚA era o iapă de curse ce l-a purtat noroc locotenentului tot războiul.
Ion Dicesare a terminat războiul fiind cavaler al celei mai înalte decorații românești de război: Ordinul Mihai Viteazul și a făcut numai campania în Est, fiind rănit imediat după 23 August. A făcut parte din Grupurile 7 și 9 fiind cotat cu 12 victorii.

On Romanian Ace lt.av. Ion Dicesares' aircraft was written HAI FETIȚA! (COMMON GIRL!).
The GIRL was a lady-horse who won races for his benefit, before and during the war.
He finished the war as Chevalier of the Order Mihai Viteazul, the highest Rumanian war medal.
He fought only in Eastern Campaign beeing wounded shortly after the 23rd of August 1944. An ace with 12 victories.









20 octombrie 1942 pe cerul Stalingradului. Fotografie realizată de lt.av. Eugen Teodoru.
Bombardierul He 111 pilotat de cpt. Av. Mihai Holban, cdt. Escadrilei 80 lovit de antiaeriană se prăbușește arzând. Dispare tot echipajul, Jean Dumitru și maistrul mec. Corbu Nicolae care plecase din simplă curiozitate „să vadă și el Stalingradul".
Jos se vede Volga.

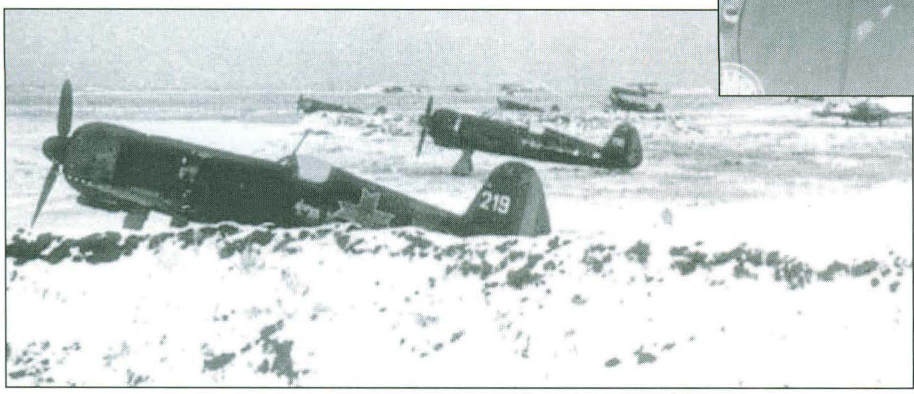
20 October 1942 over Stalingrad. Picture taken by lt.av. Eugen Teodoru.
The bomber He 111 of the Sqn. 80 leader, cpt. av. Mihai Holban is burning and falling having been hit by the aa guns.
All the crew disappeared, including Jean Dumitru and mechanic Corbu Nicolae who came aboard „just to see Stalingrad". The river below is Volga.



Discuție la Stalingrad: cdr. av. Iosifescu Nicolae comandantul Grupului 5 Bombardament, lt. av. Marinescu Eugen-Matra, necunoscut, cpt.av. Cosîmbescu Mihail, lt.av. Jupi Jugănaru, doi necunoscuți și cpt. av. Holban Mihai.

Situation to analyze: cdr. av. Iosifescu Nicolae, Group 5 leader, lt. av. Marinescu Eugen – Matra (an ace), unidentified, cpt.av. Cosîmbescu Mihail, lt. av.Jupi Jugănaru, two unidentified persons, cpt. Holban Mihai.

Aeroport românesc. *Rumanian Airfield.*



limita posibilului. În dimineața zilei de 22 noiembrie 1942, căpitanul aviator Valentin Stănescu (observator, în acest zbor), a survolat zona de încercuire cu un Fieseler Storch și a aterizat la Golovski, satul unde era punctul de comandă al Diviziei 6 Infanterie Române. Din partea generalilor Lascăr, Mazarini și Sian a adus la comandamentul Armatei a 3-a (comandant: generalul Petre Dumitrescu) ultimul mesaj din încercuire: "1. Situația

• The airforces (ammunitions, fuel, and aliments) supported General Mihai Lascar Group, encircled, to their limits. November 22[nd], cpt. av. Valentin Stanescu flew over the area in a Fieseler Storch and landed in Golovski, the village with the commanding point bringing the last report from generals Lascar, Mazarini and Sian was delivered to general Petre Dumitrescu (Rumanian

GRUPUL 8 ASALT

Cea mai faimoasă și eficientă unitate FARR a fost, se pare grupul 8 Asalt, poreclit „Asfalt" datorită altitudinii joase de atac. Construite special pentru atacul la sol, avioanele Henschel 129 sunt efectiv precursoarele modernelor A10 sau Su 25, ce înglobează aceleași concepte. FARR a fost singura forță aeriană care a utilizat arma exceptându-i pe germani.

The most famous unit of the FARR was probably Group 8 Assault, nicknamed Group 8 Asphalt, due to the low level fight. Specially built for ground attack the Henschel 129 are the forerunners of A 10 and Su 25, testing their basic concepts. The FARR was the only Air Force who received and used the weapon except the Germans.



Vara anului 1943, probabil august, în zona Kramatovskaia. Cpt. Pretor (în poziția a 2-a), adj. Gil Georgescu (în poziția a 5-a), adj. Dumbravă (în poziția a 6-a).

Summer 1943, August, Kramatovskaia. Cpt. Pretor (2nd), adj.av. Georgescu Gill (5th), adj.av. Dumbravă.

Adj.av. Dumitru Marinescu, mecanic Radu Toacșă, adj. Bulhac Trifan, Reiberger, frt. Iliuță

Adj.av. Dumitru Marinescu, mechanic Radu Toacșă, adj. Bulhac Trifan, German oberfeldwebel Reitberger, frt. Iliuță.



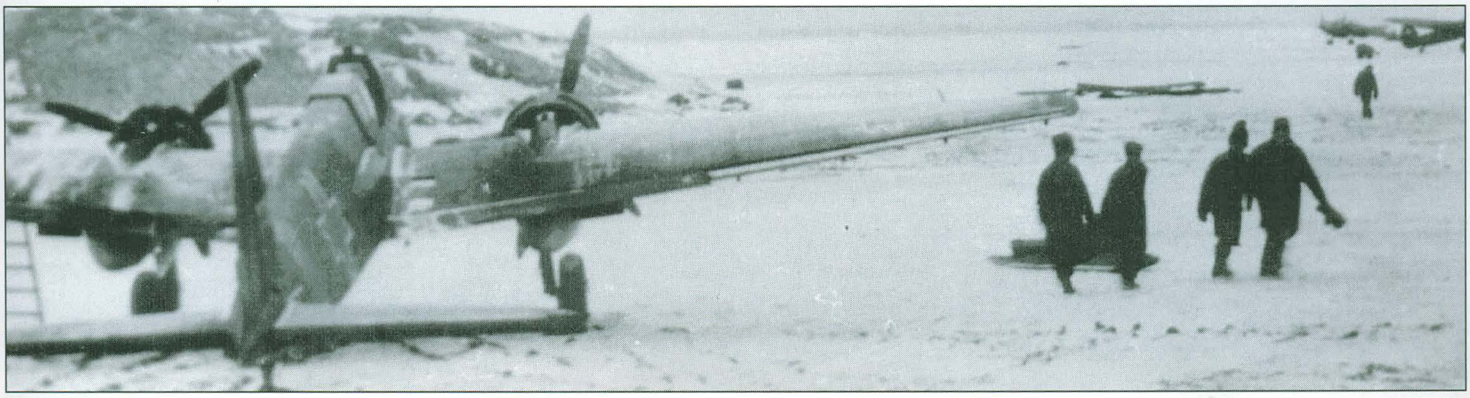


Fotografie pentru revista Aripi Românești ce nu a fost publicată niciodată:
1. Oberfeldwebel REITBERGER, instructor de zbor;
2. Cpt. Șotropa Leonida;
3. Cpt. Pretor;
4. Lt. Otto Schmall, ofițer legătură al Fl. IV Germ. cu grupul 8
5. Cdr. av. Constantin Tănăsescu, cdt. Flotila 2 Vânătoare.

Picture taken for the air magazine Aripi Românești and never published:
1. Oberfeldwebel Reitberger, flight instructor,
2. Cpt.av. Șotropa Leonida leader of the Group,
3. Cpt.av. Pretor,
4. Lt Otto Schmall - liason officer to 4th German Air Flotilla,
5. Cpt.av. Constantin Tănăsescu, C.O. of Flotila 2 Vânătoare.

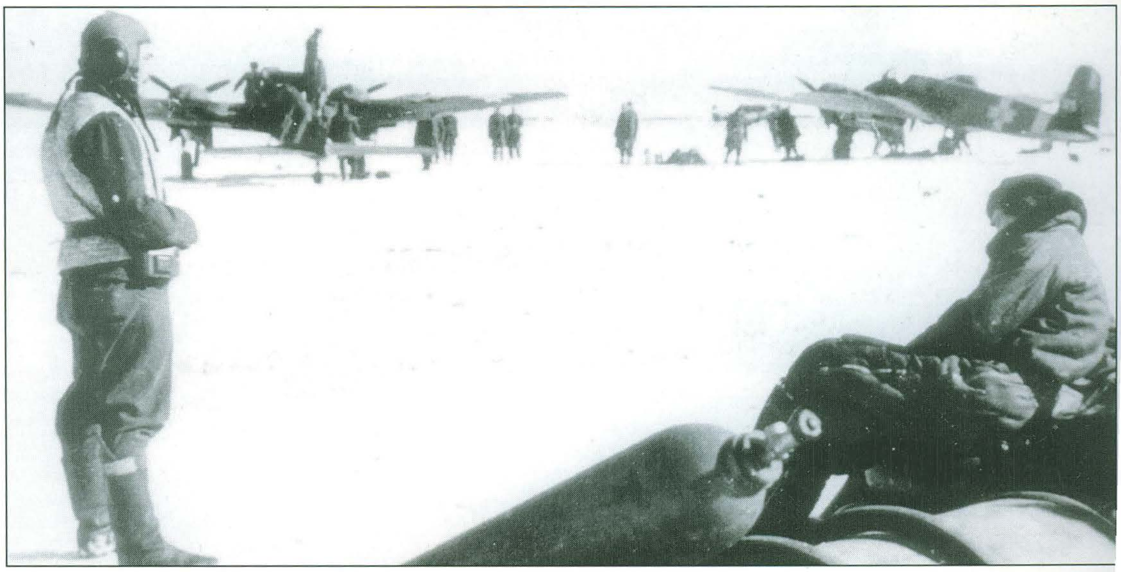
Viața mecanicilor și armurierilor era foarte grea în condițiile unor terenuri mlăștinoase sau înghețate și a unor mijloace de intervenție de cele mai multe ori improvizate pentru a asigura un număr cât mai mare de avioane în funcțiune.





Iarna 1943-1944 a fost plină de acțiuni, uneori disperate contra forțelor inamice ce se apropiau de teritoriul național. În Bătălia de la Cotul Donului, avioanele de asalt ale Grupului 8 s-au comportat extraordinar.

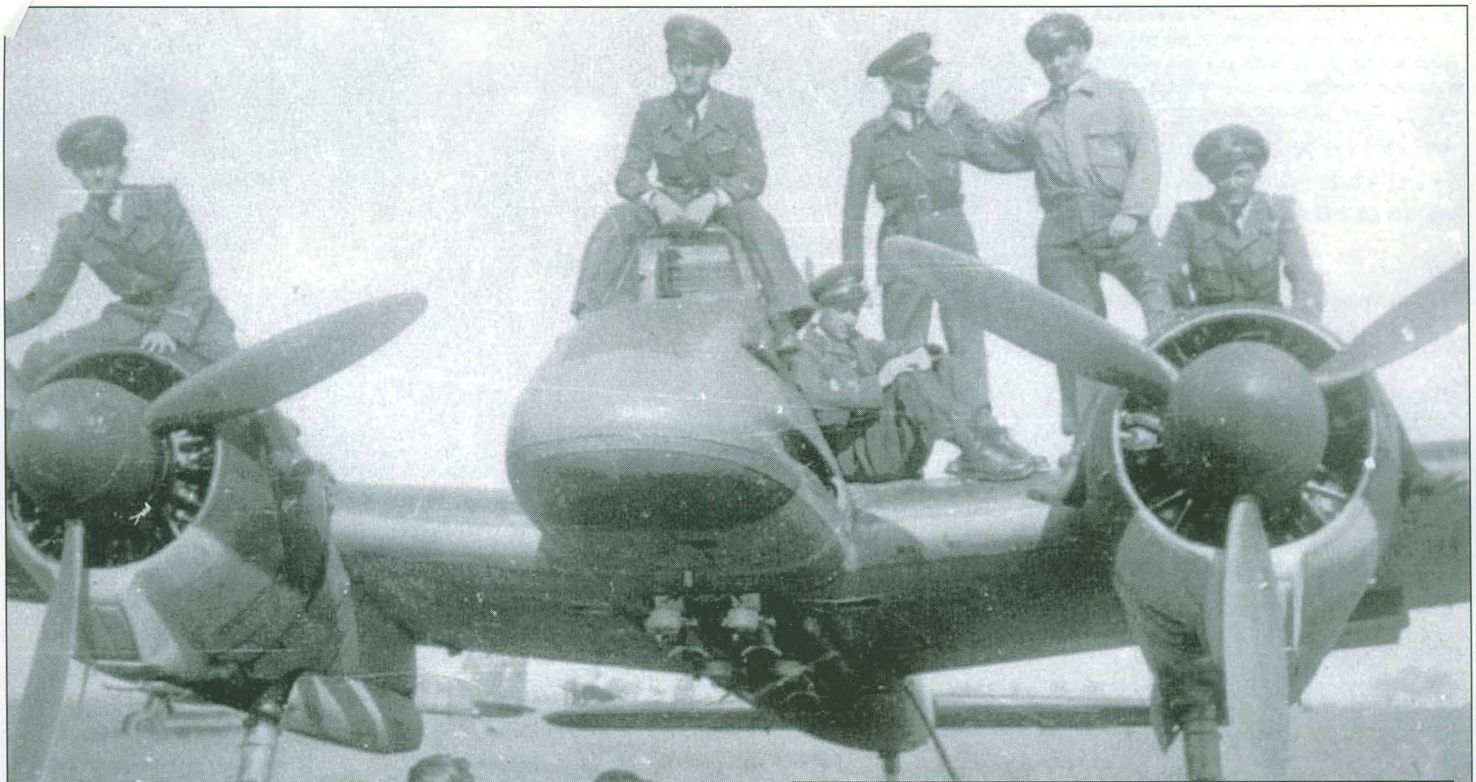
Winter 43-44 was very busy for the pilots, sometimes with 5 missions daily! In the Don river battle the Group 8 became famous and the most succesfull FARR unit.





Linie de Hs 129.
Septembrie,1943 aerodromul Dnepropetrowsk.
Odată cu prima zăpadă avioanele vor fi camuflate după modelul german: peste culoarea verde se dau cu bidineaua câteva straturi de var.

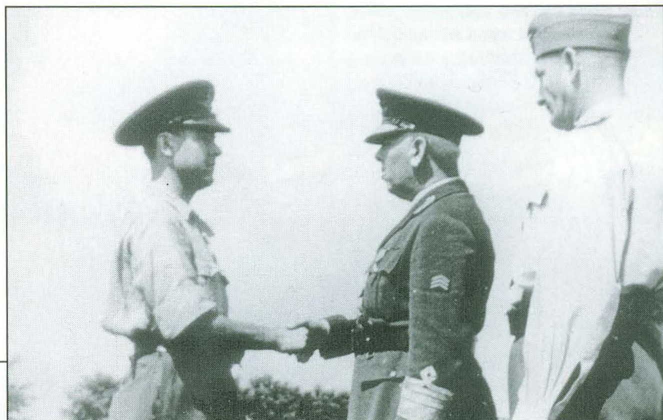
Line of Hs 129. September 1943 on the Dnepopetrowsk. When the first snow come they will receive German camouflage with white spots.





Tot ce își amintește adj. stg. Dumitru Marinescu despre bărbier este că îi cânta „Pentru mine femeile toate sunt la fel..." din Rigoletto de Verdi.

All adj.stg.Marinescu Dumitru remembers about the barber is that he played such a good Rigoleto „All the women are the same to me" that Verdi would have been proud of him.



Adj. stg. Pucas Ștefan (Asul Grupului) decorat de gen. Ermil Gheorghiu și cdr. Al. Zaharescu, șef al Statului Major al Aviației.

The most efficient pilot, the Ace of the group was adj. stg. Pucas Ștefan, here being decorated by gen. Ermil Gheorghiu.

Grupul 8 gata de decorare. O poză pentru eternitate.

Group 8 ready for Decoration. A picture for eternity.





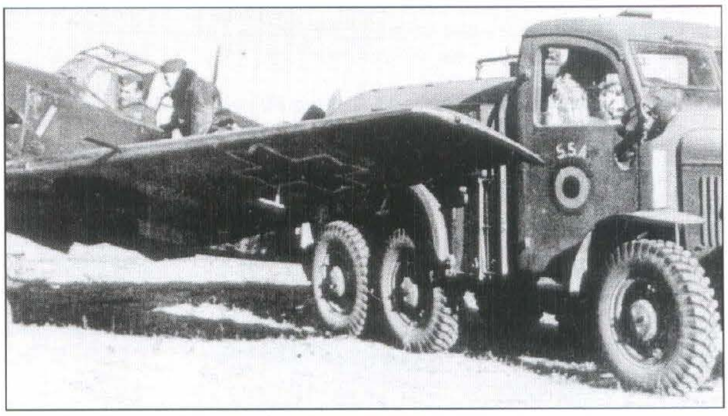
Adj. stag. Iolu Nicolae discută cu adj. stag. Mălăcescu. Remarcați poziția crucii de fier de pe planul stâng, așezată pentru a deplasa axul central de ochire când avionul este luat ca țintă de inamic.
Mecanicii încă nu au avut timp să vopsească insemnele românești.

Adj. stag. Iolu Nicolae talks to adj.stag. Mălăcescu.
There are two specific details of this picture: firstly, the wing was replaced and the mechanics did not had the time to paint the Rumanian Cross, the second is the central position of the German marking, especially intended to trick the enemy fighter that fired. Automatically he aims and pushes the trigger when the centre line between the left and right markings comes in front.

Şerbănescu și adj. st. Iolu Nicolae de la Grupul 7.

Lt. av. Şerbănescu's plane is refueling.
On the wing, adj. stag. Iolu.





Grupul 7 pe Kirowograd în vara lui 1943.



Linie de avioane Bf 109G.



De la stânga la dreapta: adj. Costică Lungulescu, cpt. Bâzu Cantacuzino, adj. Ion Mucenica, cpt. Alexandru Şerbănescu, neidentificat, lt. rez. Si mionescu, neidentificat, gral. Gheorghe Jienescu, neidentificat, neidentificat, adj. șef Milu Ion, adj. Mălăcescu, neidentificat, neidentificat.



Comandanți Fl. 2 Bombardament: cdr. Al. Măndăchescu -comandant Flotilă, cpt. cdr. Cristescu P. Ioan (Cuțitaru), cpt. cd. Comșa Liviu - cd. Grup 1, cpt. cd. Gherasim, cdt. Grup 2.

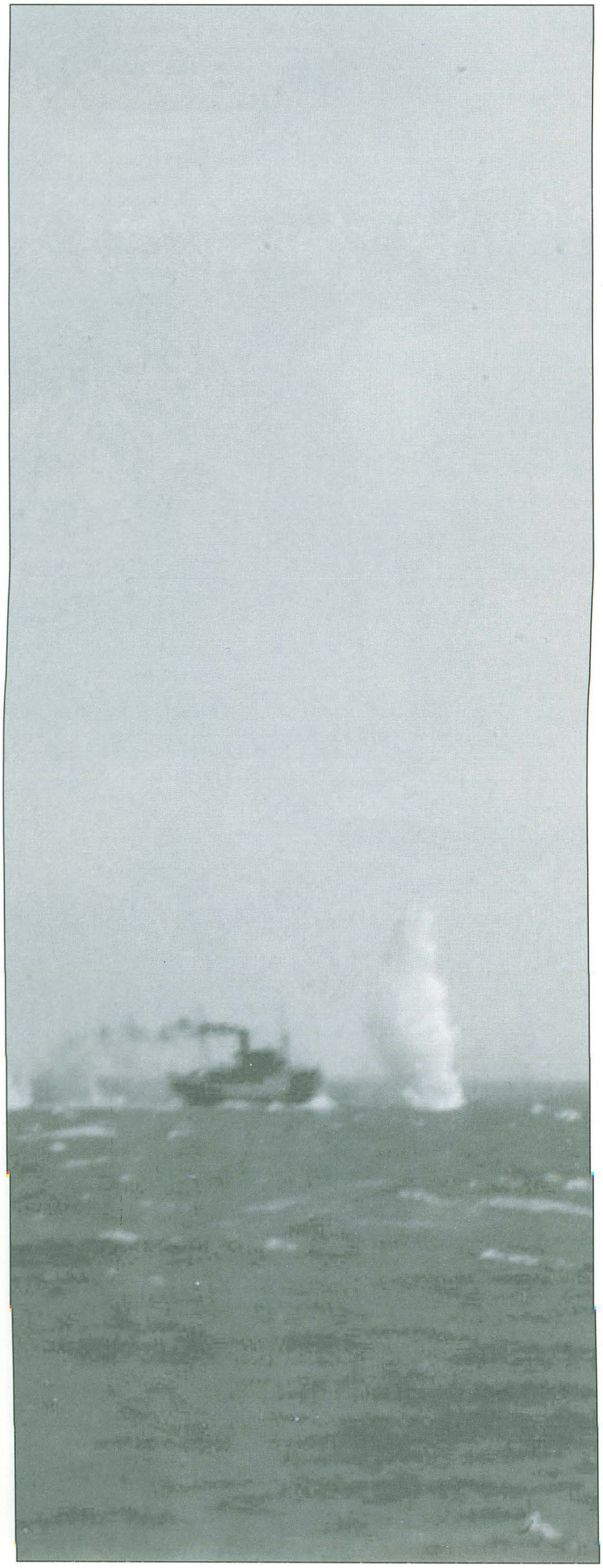
Very few old planes survived the first campaigns.
Leaders of the Flotilla 2 Bombardament in 1942.

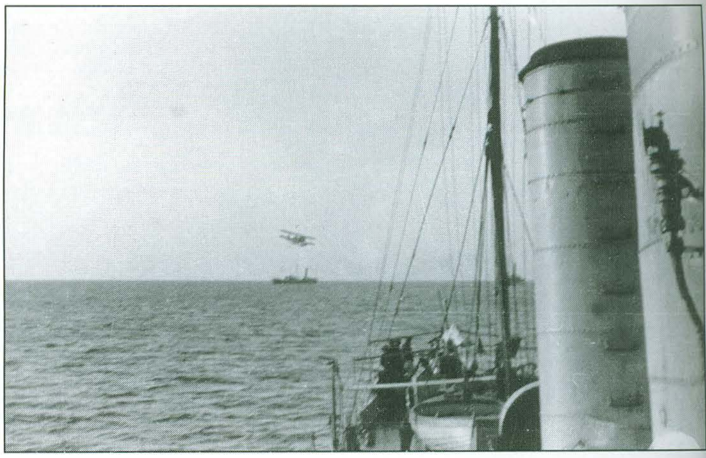


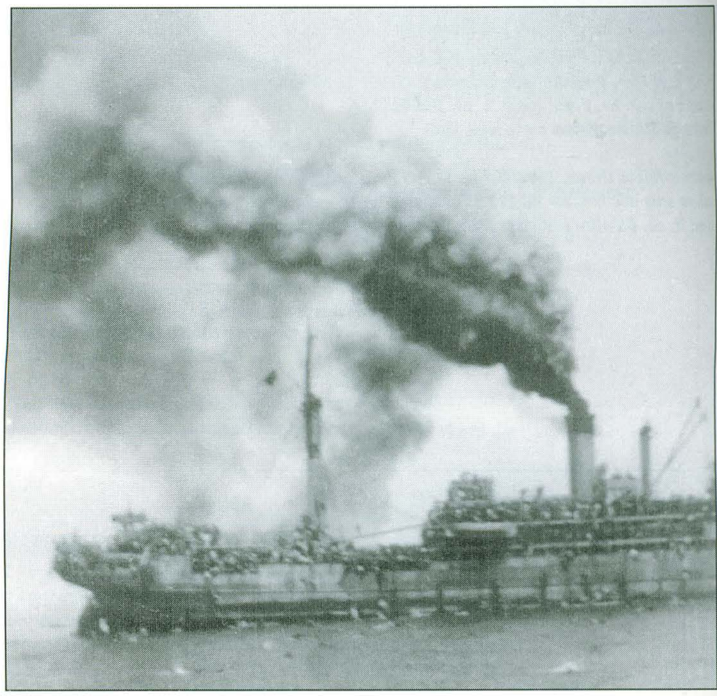
Lt. cdr. av. Borcescu Gheorghe în carlinga unui IAR 80. Comandantul Grupului 5 Vânătoare.

OPERAȚIUNEA 60 000
Retragerea din Crimeea

OPERATION 60 000
Crimeea Withdrawal







Ansamblul operațiilor de evacuare, primire în portul Constanța a unităților retrase din Crimeea sunt cunoscute la români sub denumirea de Operațiunea 60 000 și Adler în istoriografia germană.
Acest „Dunquerque românesc" a atins apogeul în perioada 27 aprilie-13 mai 1944 când de sub focul sovietic au fost retrase 47 825 de persoane și materiale de război în 63 de convoaie și grupări escortate.

The assembly of operations for retreat from Crimea are known in Romania as Operation 60,000 and Adler in the German historical papers.
The „Rumanian Dunkirk" reached the climax in April 27-May 13 period when with total Soviet superiority (air, naval, etc.) 47,825 people and war materials, were carried home in 63 convoys and escorted transports.

Sus: fotografie de la bordul NMS NĂLUCA.

Above: a picture taken from NMS NĂLUCA.

În stânga cargoul DURUSTOR se strecoară la 12 mai printre bombele de aviație (convoiul Trandafirul).

Left: Cargo vessel DURUSTOR on May 12 passes through a rain of bombs (convoy Trandafirul).

Jos este lovită ALBA IULIA la 18 aprilie 1944. Nava va supraviețui acestui atac și războiului

Above: ALBA IULIA is hit by air bombs on April 18. The cargo will reach Constantza and will survive the war.

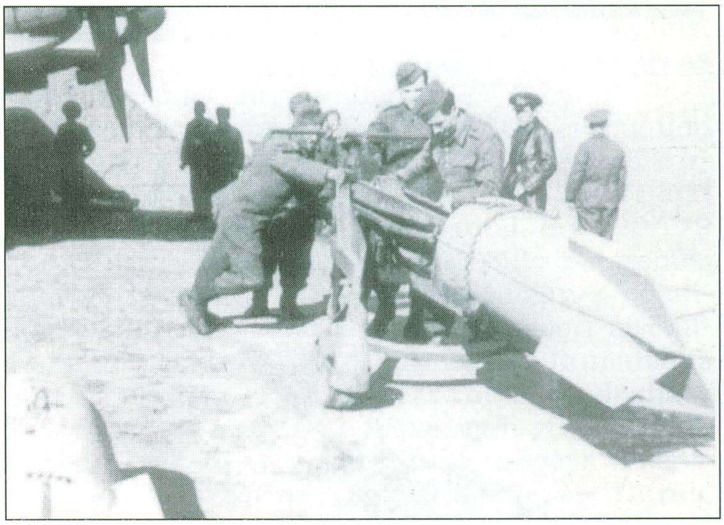


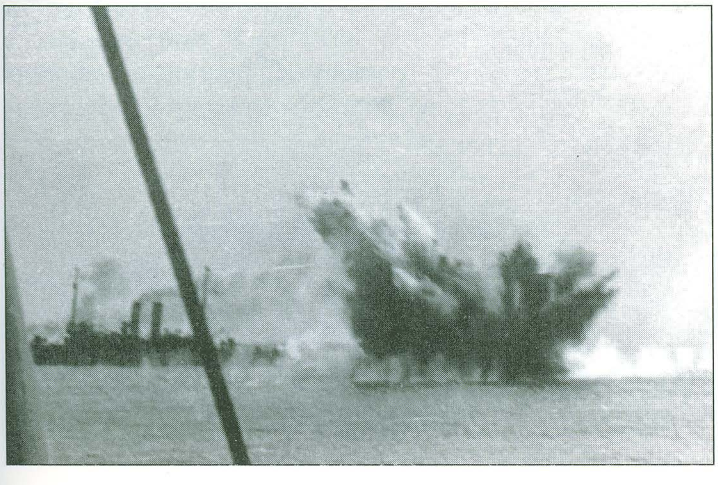


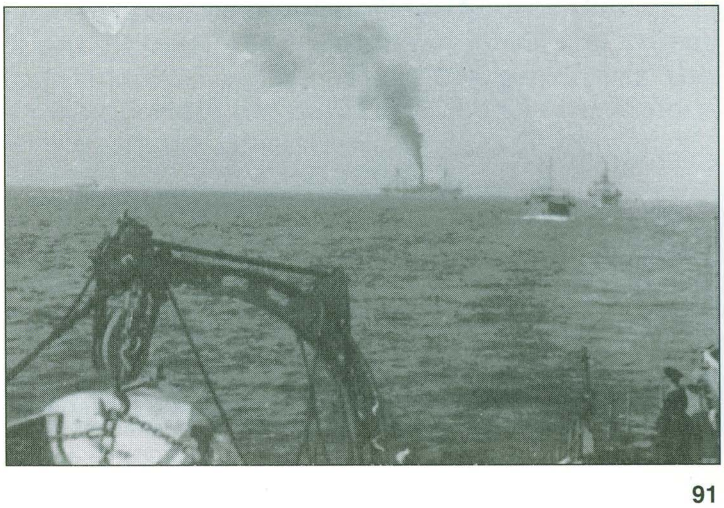
IAR-80 urile şi Ju 87 ale Grupului 3 au luptat în Crimeea până în ultima clipă. Pentru a nu fi capturate de unităţile sovietice ce pătrundeau pe aerodrom au fost dinamitate întrucât raza de acţiune era prea mică pentru a ajunge în liniile proprii. Convoaiele au fost protejate de hidroaviaţie, avioanele de observaţie IAR 39, Escadrila 53 cu Bf 109E şi bombardierele He 111 din Escadrila 78 de la Palazu.

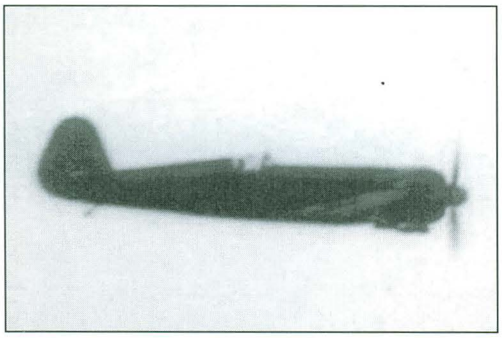
The IAR 80 and some Ju 87 of Group 3 fought in Crimeea to the last moment. They were blown up to prevent capture as they could not reach their own lines. The retreating convoy air protection was given by the He 111 of the Sqadron 78 at Palazu, Squadron 53 of Mamaia with Bf 109 E and some IAR 39 as seen above.





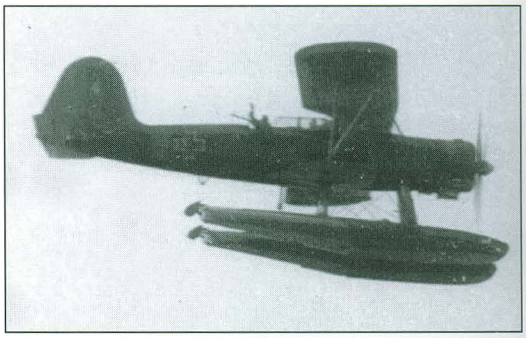


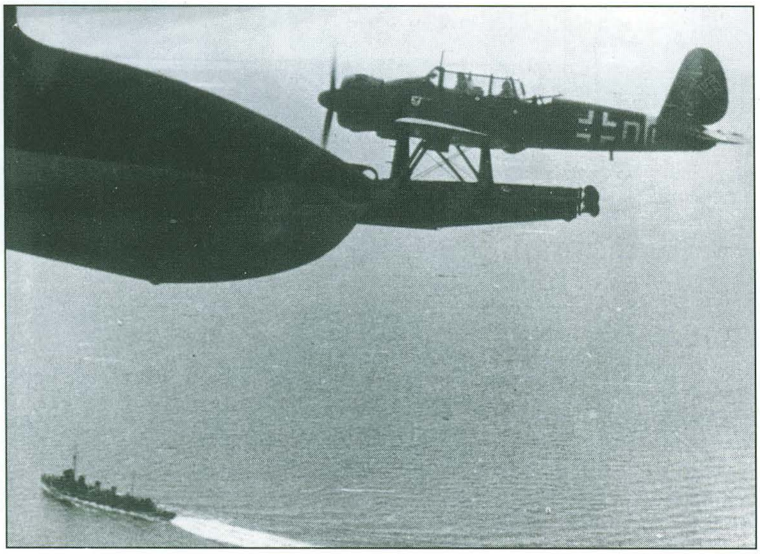


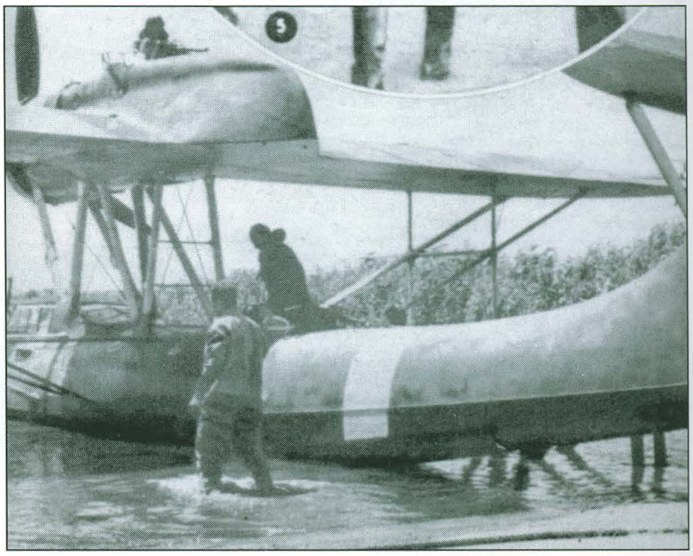


Imaginile alăturate au fost obținute de asp. Valasoglu Nicolae de la bordul canonierei NMS GHICULESCU în timpul unor misiuni de convoiere. Este IAR-80A cu nr. 176 și He 114 cu nr. 4 al cărui observator salută.

Those images were taken aboard gunboat NMS GHCULESCU during convoy escort missions by asp. Valasoglu Nicolae. IAR 80A nr. 176 and He 114 nr.4, whose observer is waving.

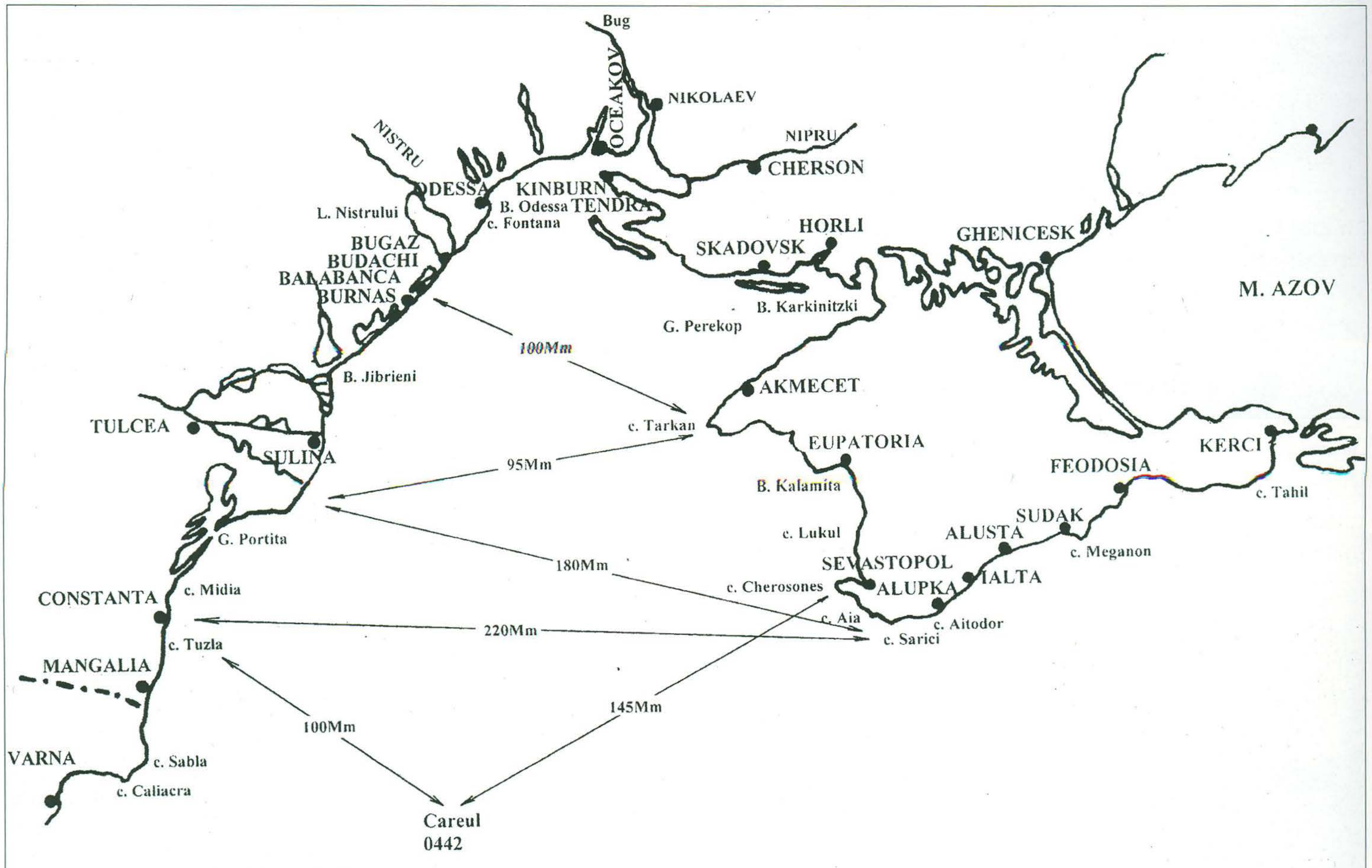






Hidroavioane germane Arado 196 escortând distrugătorul NMS MĂRĂȘEȘTI. FARR nu a avut niciodată în dotare hidroavioane Ar 196. Ele sosiseră în lăzi în august 1944, dar au fost confiscate de sovietici ca pradă de război de la proprii aliați. În dreapta un Cant Z501 Gabianno cu înmatriculare românească.

German seaplanes Arado 196 escorting Rumanian destroyer NMS MĂRĂȘEȘTI. FARR never had Ar 196 seaplanes. They arrived in wooden boxes in Constantza but were seized by the Soviets in September 1944 as war capture from their new allies. Right: in Romanian colours Cant Z501 Gabianno in Constantza.



(109+391) de luptă. • Totalul pierderilor umane în perioada amintită a fost de 84 oameni, cu pierderile cele mai mari în ofițeri (piloți) și subofițeri (piloți) la aviația de bombardament greu (12;4), aviația de asalt (4;9) etc.

• Pierderile umane ale aviației de asalt și ale aviației de vânătoare se explică prin dificultatea misiunilor executate, la mică înălțime și sub focul antiaerian al inamicului (aviația de asalt), împotriva unui inamic aerian numeros (1:3, chiar 1:5; aviația de vânătoare).

• Anul 1944 găsește unitățile Corpului 1 Aerian Regal Român dislocate în sudul Basarabiei și în Moldova. În martie 1944, partea de Est și Nord-Est a României a devenit din nou (după aproape trei ani, 1941-1944) teatru de operațiuni militare cu frontul stabilizat (până la 20 august 1944) pe Carpați-Pașcani-Iași-Chișinău. • În perioada aprilie-august 1944 s-au consumat: retragerea trupelor germane și române din Crimeea; bombardamentele anglo-americane asupra teritoriului României, îndeosebi asupra zonei petrolifere Ploiești-Prahova.

Evacuarea trupelor germano-române din Crimeea

• S-a efectuat în două faze, de fiecare dată numai cu acordul lui Hitler, care nu a dorit să cedeze Crimeea, în conformitate cu viziunea geopolitică „cine stăpânește Crimeea stăpânește în Marea Neagră". • La 9 aprilie 1944 se aflau în Crimeea, ca forțe române: 65.083 oameni (2.433 ofițeri, 2.423 subofițeri, 60.227 trupă); 27.472 cai; 1.811 autovehicule, inclusiv motociclete; 7.650 trăsuri hipo; 206 tunuri, 12 tancuri; 293 tunuri antitanc și alte materiale de război, provizii alimentare, muniții.

• Bilanțul primei faze a evacuării Crimeei (14-27 aprilie 1944) include: 72.358 oameni evacuați pe calea mării, în 25 convoaie escortate maritim și, parțial, aerian. Din totalul oamenilor evacuați doar 20.779 erau români (ofițeri, subofițeri, trupă; 2.296 răniți, 18.483 valizi). Pe calea aerului (avioane de transport germane și române) au fost evacuați 6.365 oameni, din care doar 1.199 erau români (384 răniți, 715 valizi). Faza a doua s-a consumat în zilele de 9-12 mai 1944, cu mari pierderi, lipsind protecția cu aviație a convoaielor maritime atacate violent și continuu de aviația inamică (sovietică). La evacuarea din Crimeea, forțele germane și române au pierdut 9 nave scufundate și 5 nave avariate, circa 9.000 oameni morți, din care 3.000 români. Evacuarea Crimeii a fost cea mai importantă operație aero-navală de retragere în contact cu inamicul din istoria celui de al doilea război mondial, în Marea Neagră.



Front (109+391). • Total human losses were 84 people, mainly pilots (officers and petty officers) for heavy bombers (12;4), low level attack (4;9).

• Human losses are explained by the great number of missions, both for the low level attack and fighters, all in very difficult conditions under heavy AA enemy fire and against a quantitative superiority (1 to 3 or 1 to 5 for fighters).

• 1944 found the units of Corpul 1 Aerian Regal Roman in South Basarabia and Moldavia. In March 1944, the eastern and northern part of Romania became again, after 3 years (1941-1944), a theatre for military operations with a stable Front (untill August 20, 1944) over Carpathians-Pascani-Iasi-Chishinew. • In April-August 1944 Rumanian and German troops retreated from Crimea and started defending the Rumanian oilfields and cities against the Anglo-American bombing campaign.

Evacuation of Crimea by German and Rumanian Troops

• The operation was carried out in two parts, only on Hitler's approval, who did not want to give up Crimea, as according to his geopolitical vision „he who is in control of Crimea, is ruling the Black Sea". • April 9, 1944 the following could be found in Crimea as Rumanian forces: 65083 people (2 433 officers, 2 423 petty officers, 60227 troops); there were also: 27 472 horses, 1811 vehicles, including motorcycles, 7650 carriages, 206 guns, 12 tanks, 293 AA guns and other war materials as food provisions, ammunition.

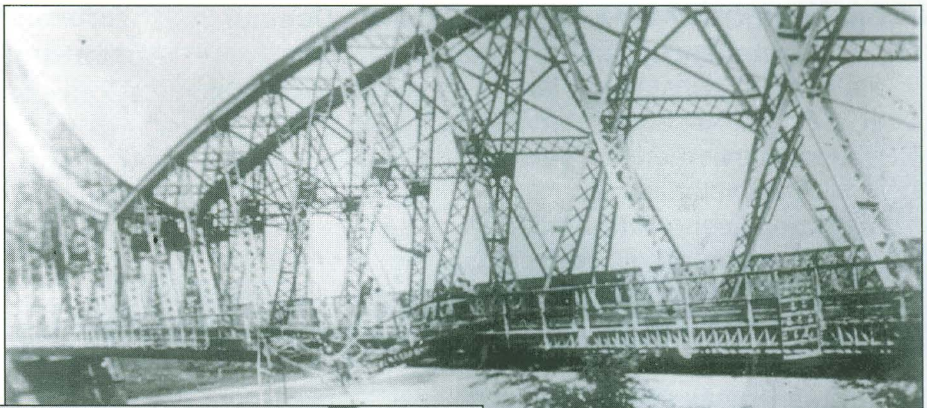
• The balance of the first act of the evacuation (April 14-27, 1944) included 72,358 people carried by sea in 25 convoys with naval escort and partial air escort. • Out of the total, only 20,779 were Rumanians (officers, petty officers, troops: 2,296 wounded, 18,483 in perfect fighting conditions). Rumanian and German transport aircraft evacuated 6,365 people, only 1,199 Rumanians (384 wounded, 715 healthy). The second phase ended during May 9-12, 1944 with great losses, as there was no air cover for the convoys violently attacked by enemy (Soviet) air forces. During the evacuation of Crimea the German and Rumanian forces lost 9 ships with 5 damaged, about 9,000 dead soldiers, 3,000 of them Rumanians. The evacuation of Crimea was the most important air-naval operation in the history of WWII in the Black Sea.

Gen. Esc. Gh. Jienescu în inspecție pe front, septembrie 1943. În stînga lui gen.av. Emanoil Ionescu (Pipițu) și cdr.av. Rudolf Malinovski comandantul Grupului 5 Bombardament Greu. Remarcați piturarea avionului cu care a sosit, un He 111 H3 ce păstrează dungile roșii antebelice de pe planuri.

Gen. de Escadră Jienescu Gheorghe in inspection near the Front line in September 1943. At his left is genav. Emanoil Ionescu (Pipițu) and cdr.av. Rudolf Malinovski c.o. Grup 5 Bombardament Greu. See the way his He 111 H3 is painted with the prewar red stripes on wings ! Another exception.

10 august 1941. Avioanele sovietice au avariat ușor podul de la Cernavodă. Era un atac Zveno-compozit bombardier purtător TB 3 a două avioane I 16 modificate și înarmate cu bombe de 250 kg. Nici un atacator nu s-a reîntors la bază. Podul a fost scos din funcțiune pentru 48 de ore. Nici un alt atac împotriva podului nu a mai avut succes.

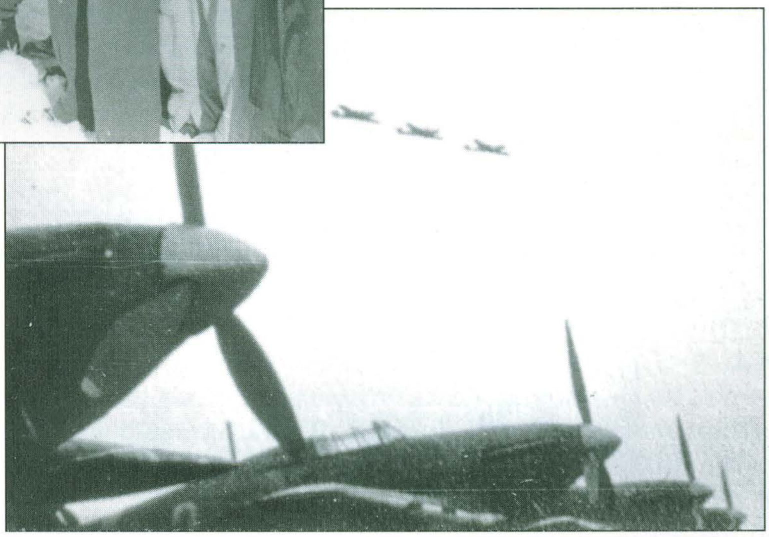
The only sucessful hit against the Cernavodă railway bridge during the whole war was registered on August 10, 1941 by a Zveno group of a TB 3 and two carried I-16. None of the three attackers returned to base. The damage was fixed in two days.





Pentru a efectua protecția capitalei, Grupul 6 Vânătoare a fost detașat în apropiere. În centru comandantul Flotilei 2 Vînătoare, lt.av. Tache Baciu și cpt.av. Vizanty Dan, comandantul grupului.În dr.,mic de statură „Puțifer"

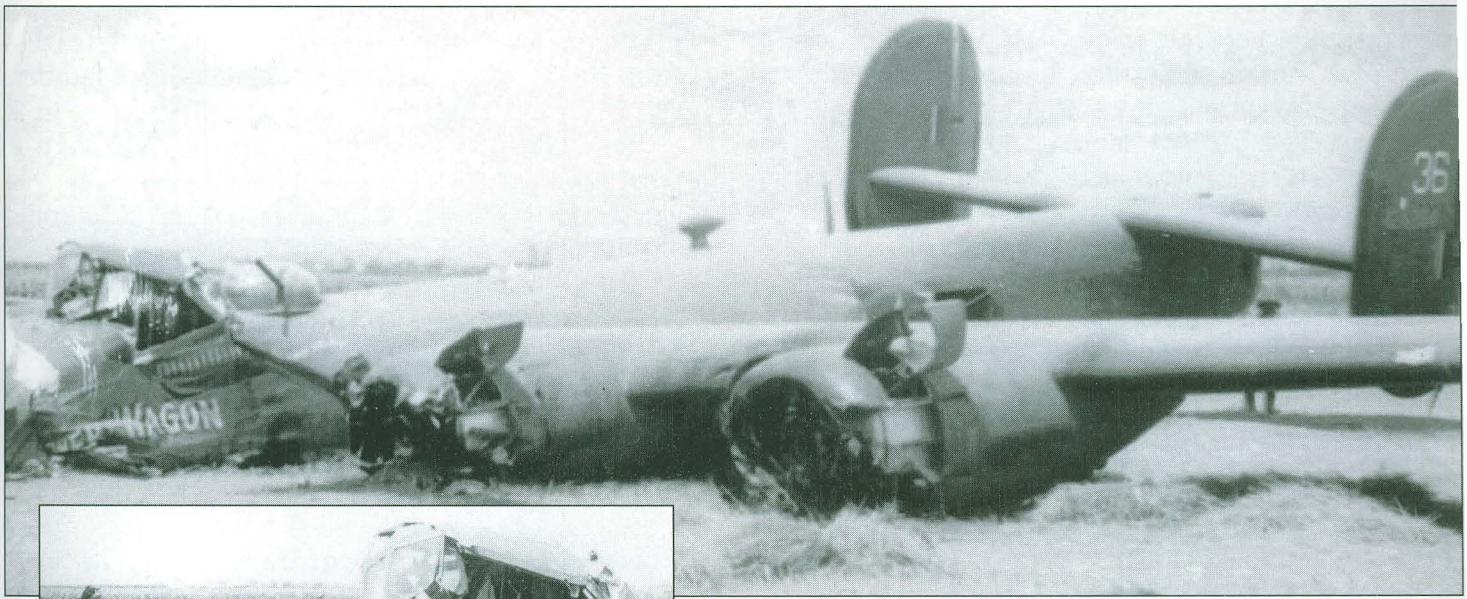
To avoid surprise attacks Grupul 6 Vânătoare was detached near Bucharest. In the centre, the commanding officer of Flotila 2 Vânătoare, lt.av. Tache Baciu and cpt. av. Vizanty Dan, commander of the Group.



Defilare perfectă pentru fotografie a Escadrilei 53 Hurricane în 1941. Avioanele britanice s-au uzat sau pierdut. Au fost înlocuite la Apărarea Litoralului de două escadrile de IAR 80 bazate în Crimeea și apoi de o escadrilă de Bf 109 E, denumită Escadrila Independentă 53 Mamaia.

Perfect parade for Escadrila 53 in Mamaia. The British Hurricanes were used in the first part of the war, but then were lost one by one due to extensive use. They were replaced by two IAR 80 Sqn in Crimea and then in Mamaia by a squadron of Bf 109 E under the name Independent Squadron 53 Mamaia.







americanii au în arhivele comandamentelor de aviație dosare secrete legate de 1 august 1943.

2. Din documentele menționate sau din secvențele de film lipsesc file sau cadre considerate ultraconfidențiale.

3. Scopul declarat al acțiunii a fost distrugerea surselor de petrol germane din România. Scopul strategic pare să fi fost altul: demonstrarea imposibilității intervenției în Balcanii deja împărțiți de ruși și americani. Numai așa se explică informațiile ce au transpirat către serviciile militare specializate românești și germane.

4. Maeștrii de peste ocean ai propagandei militare au greșit capital în cazul acestei operațiuni, subapreciind potențialul apărătorilor. Briefingul ce prezenta misiunea a dezinformat echipajele, contribuind la rezultatul final.

5. Dispariția inexplicabilă în mare a avionului cu navigatorul șef al misiunii a avut consecinte grave ce au perturbat decisiv planul inițial. Sabotaj? Eroare a mecanicilor? Nu vom ști niciodată.

6. A doua zi, forța aeriană ce a efectuat atacul înceta operațional să mai existe.

7. Chiar și în aceste condiții, aceasta este operațiunea militară pentru care s-au dat cele mai multe Medalii ale Congresului din istoria SUA: 5. Nici pentru Okinawa, nici pentru debarcarea din Normandia, nici pentru marile bătălii aero-navale din cel de al doilea razboi mondial, ce au acoperit de glorie luptătorii pentru libertate nu s-au dat atîtea Medalii...

Desigur, echipajele americane s-au comportat admirabil, totuși exista oare un sentiment de culpabilitate

Operation Tidal Wave, the famous low level attack against Ploiești will keep many of her secrets for future generations. Unfortunately only the nephews of the actors will see the files opened and then there will be no grandfathers to add their part to the documents. The enigma collectors will have some ideas to think about. Here are some:

In the year 2000 AD when this book is coming out, 57 years after the events in Romania and in USA there are still secret files of those events. One in Bucharest at the SMAVA - Statul Major al Aviației and some others including films, in the USA.

Out of the mentioned documents there are pages, maps and other documents missing.

The claimed purpose of the mission was to destroy the main supply of Axis oil. The strategic purpose was slightly different: showing how it would not be benefitial to intervene in the Balkans, as the British Ally had asked, without knowing the Soviet-American possible agreements. Only this could explain the data given about the attack to the German and Rumanian intelligence sources.

The military propaganda was mislead this time, the morning briefing of the B 24 crews being a masterpiece of disinformation. See it on the commercial VCRs.

The unexplained disappearance of the bomber carring the fleet navigator will affect all missions. Sabotage? Mechanical failure? We will never know.

Next day the attacking air force unit ceased to exist.

Even so, this is the most rewarded USA millitary operation during WWII: 5 Medals of the Congress. No other air battle in the Pacific, not Okinawa, nor Normandy operations were so greatly rewarded.

The American crews did their job as real heroes and deserved it to the last reward, but did the politicians not feel a little guilty ? The next generation will know from the archives or will forget...

al politicienilor epocii?... O parte dintre cititori, vor vedea la deschiderea arhivelor.

• **1 august 1943**. Misiunea TIDAL WAVE (1 raid de zi)

- atac aerian american asupra zonei Ploiești-Prahova, cu 5 grupuri de bombardament strategic (162 avioane Liberator B24), la 100-150 m înălțime, în formații de 9-12 avioane; durata atacului: circa 45 minute (13.56-14.45)

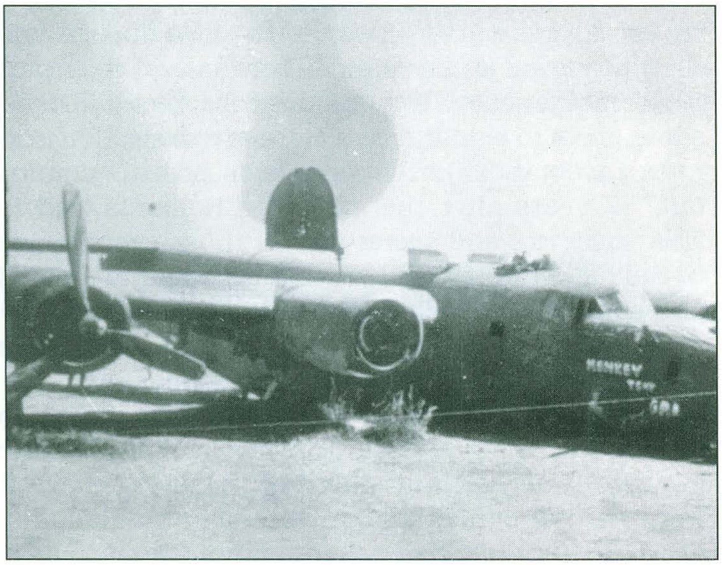
- traiect: Bengazi (Libia) - Iusula Corfu - Lacul Ohrida - Bistrețu - Pitești - Ploiești.

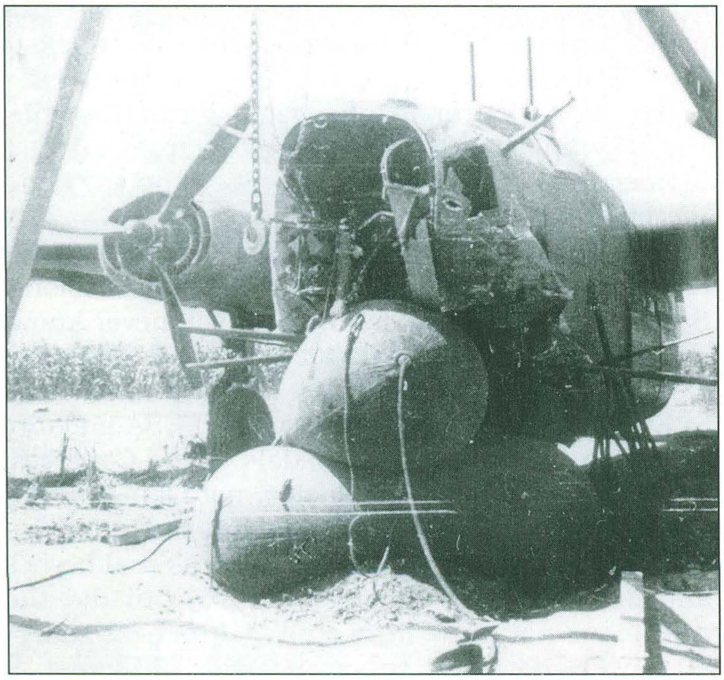
- 1800 bombe lansate (1275 explozive)

- 121 morți, 170 răniți, 362 sinistrați, 356 locuințe distruse și avariate.

- 35 avioane inamice doborâte (15 de artilerie antiaeriană), 108 prizonieri.

• Bombardamentul strategic american din 1 august 1943 nu și-a atins scopul: zona petroliferă Ploiești-Prahova nu a fost distrusă. Apărarea aeriană româno-germană (aviația de vânătoare, artileria antiaeriană - la obiectiv) s-a dovedit a fi fost deosebit de puternică. **Sub raport militar, misiunea TIDAL WAVE a fost un eșec.**





August 1, 1943. Mission TIDAL WAVE (Daylight raid)

- American air attack against Ploiești - Romania, carried by 5 Strategic Group Bombers (162 B 24 Liberators) at 100-150m altitude, in 9 -12 aircraft formations; attack achieved in about 45 minutes (13.56 – 14.45 local time).

trajectory: Benghazi (Libia) – Corfu Island – Lake Ohrida – Bistrețu –Pitești – Ploiești.

1,800 launched bombs (1,275 explosives)

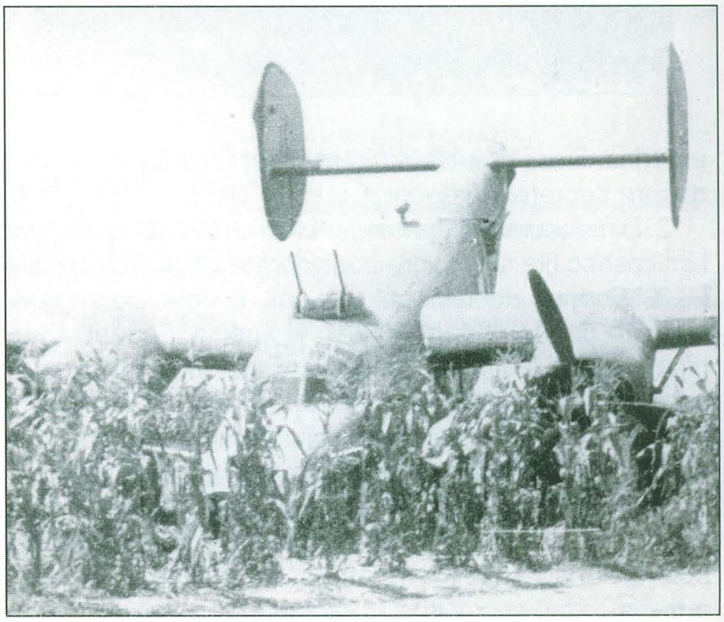
121 dead persons, 170 wounded, 362 affected, 356 houses destroyed or damaged

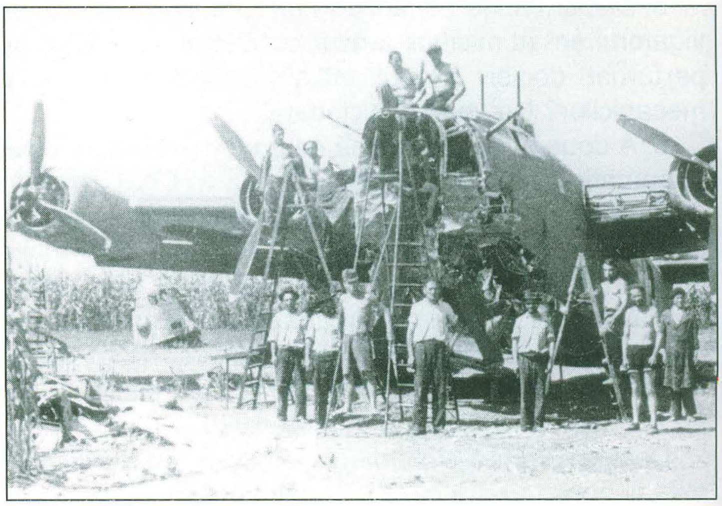
35 bombers shot down (15 by aa gunnery), 108 prisoners.

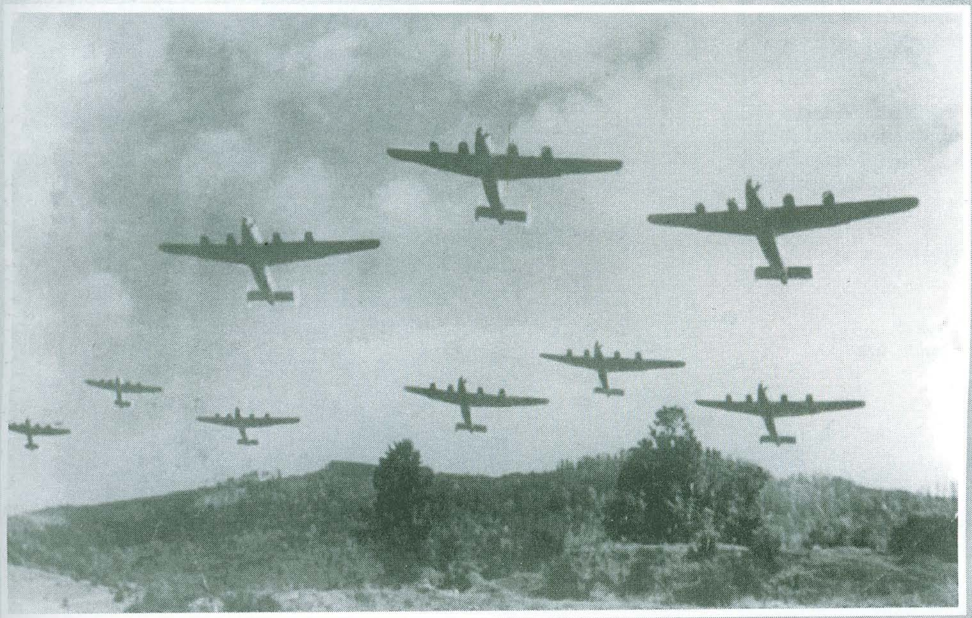
The American Strategic Bombardament of August 1st, 1943 did not reach first objective. The oil area was not destroyed. The air defence proved very effective. **From a military point of view Tidal Wave was a failure.**

Unul dintre bombardierele (Boiler Marker II) a fost reparat de ing. Dudu Frim și a zburat cu insemne românești. Același inginer, avea să decoleze cu un avion al uzinelor IAR și să doboare un B 17 la 6 mai 1944!

One of the bombers (The Boyler Marker) was repaired and flown in Rumanian colours by dipl. eng. Dudu Frim. During the American attack of May 6, 1944 against Brașov, he jumped in a factory plane and shot down a B 17!







Așa i-au apărut slt. Ion Popescu primele avioane atacatoare, defilînd prin fața bateriei sale de 20 mm

That was the first image slt. Ion Popescu saw in front of his 20 mm guns.



Mijloc: Câteva zile, înaintea atacului se montau tunuri antieriene pe platformele unui tren de antiaerian românesc.

Only few days before the atack there were adapted small a-a guns on platforms of a Romanian flack train.



Jos: Ard epave de bombardiere într-o atmosferă de iad.

Bomber wrecks are burning on the fields in a hell atmosphere.

BOMBARDAMENTELE AERIENE ANGLO-AMERICANE ASUPRA TERITORIULUI ROMÂNIEI (4 aprilie-20 august 1944)

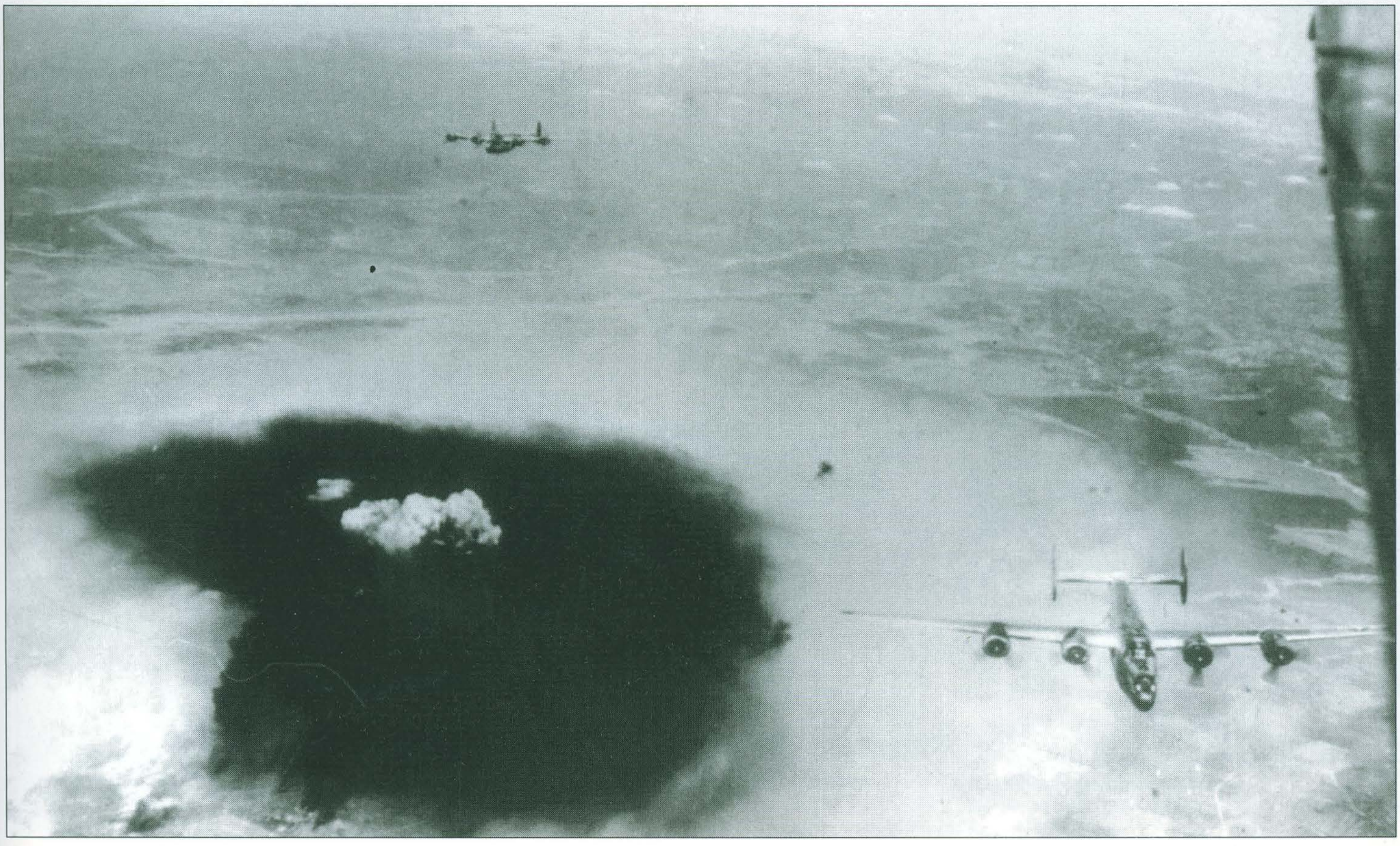
BRITISH-AMERICAN BOMBING RAIDS OVER RUMANIAN TERRITORY (4 April-20 August, 1944)

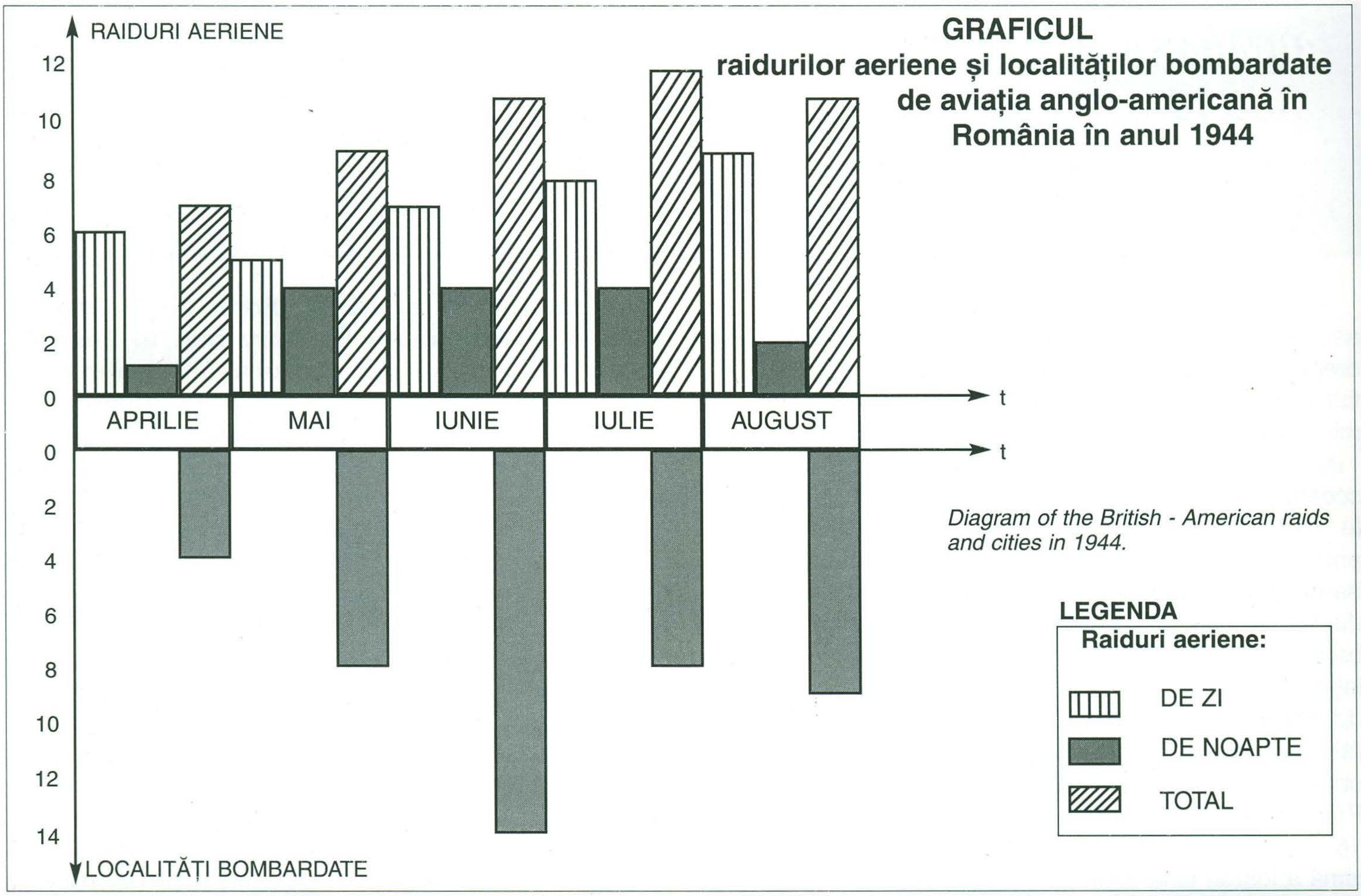
• Dacă bombardamentul forțelor aeriene americane asupra teritoriului României din 1 august 1943 a avut drept scop strategic distrugerea celei mai importante surse de țiței natural de care dispunea Axa, bombardamentele aeriene anglo-americane din perioada 4 aprilie - 20 august 1944 au vizat un scop mult mai cuprinzător: scoatere României din războiul acesteia alături de forțele Axei, concomitent cu distrugerea sursei de țiței amintită. De aici și caracterul terorizant al acestor bombardamente: durata de aproape cinci luni de zile a raidurilor aeriene; desfășurarea lor ziua și noaptea; bombardarea întregului teritoriu al României; atacarea populației civile și a obiectivelor nemilitare etc. • Documentele din arhivele românești pun în evidență: 40 raiduri ale aviației anglo-americane, cu 83 atacuri (lovituri) asupra obiectivelor terestre, cu precădere în zona Ploiești-Valea Prahovei, din care 67 atacuri de zi (aviația americană) și 16 atacuri de noapte (aviația britanică). • Situația maximă a fost în luna iunie 1944 (11 raiduri, 22 atacuri). În data de 6 iunie 1944 (ziua când Aliații au început debarcarea în Normandia - planul „Overlord“) aviația de bombardament strategic americană a efectuat 6 atacuri de zi asupra teritoriului României.

• If the raid of the US Air Force on August 1, 1943 over Rumanian territory had to destroy the most important Axis natural oil resource as a strategic purpose, the following bombardments had a more ample target: taking Romania out of the war on the Axis side together with the destroying of the oil supply. That explains their terror character: a campaign of about five months; day and night actions; attacking the whole territory; attack of civilians and non-military objectives etc. Documents of the Rumanian archives show 40 raids with 83 attacks over terrestrial objectives, mainly near Ploiești, out of which 67 daily attacks (American forces), and 16 by night (British forces) • The peak of the air offensive was reached in June 1944 (11 raids, 22 attacks. On June 6, 1944, D–Day, the Americans had 6 day attacks against the Rumanian territory.

Una dintre primele explozii ale proiectilelor antiaeriene cu oxigen lichid utilizate de artilerie la Ploiești. Rafinăriile sunt mascate eficient cu ceață artificială.

One of the first explositions of antiaircraft liquid oxigen projectiles used at Ploiești by heavy guns. The refineries are camouflaged by artificial fog.







Calea Griviţei în dreptul cinematografului Dacia (ex-Popov, ex-Marconi). În stânga spitalul Polizu.

Bucharest residential centre after the attack of April 4.



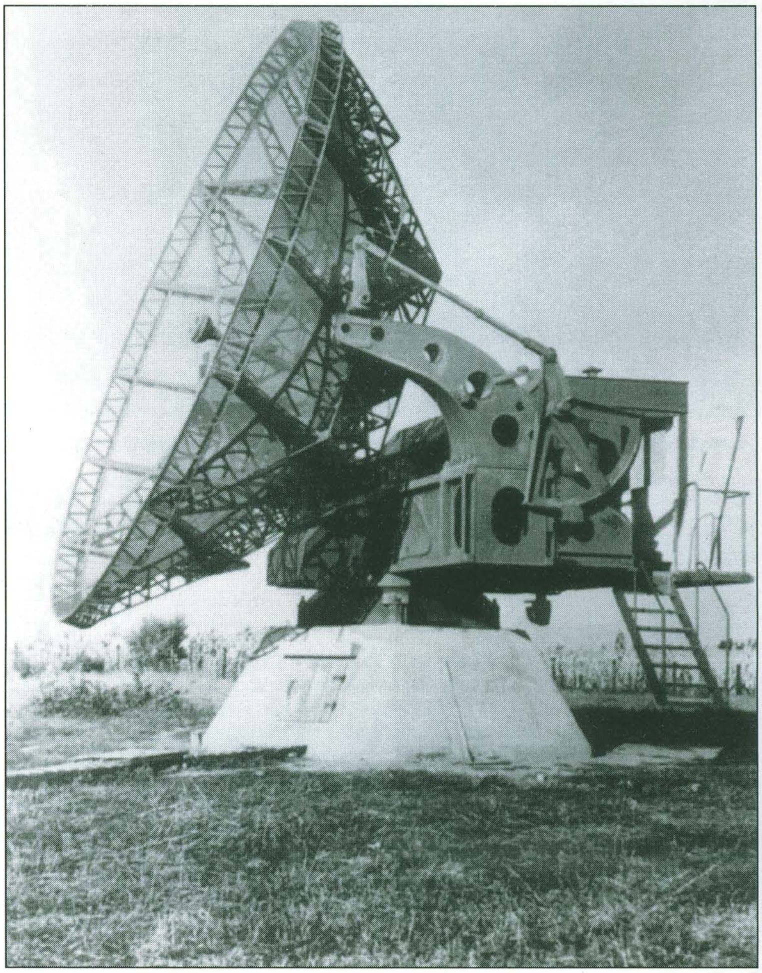
Odată declanşată alarma, generatoarele de ceaţă artificială (sus) erau pornite.

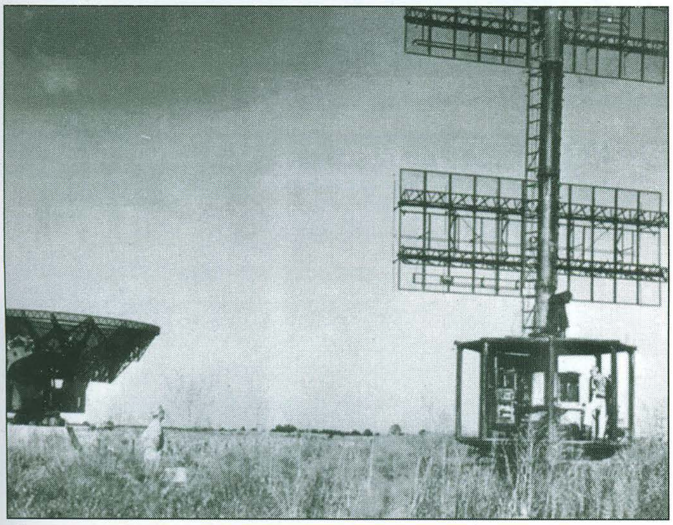
Once the alarm started fog generators (above) were used.



Reţeaua de radare Freya şi Wurzburg special adaptată teritoriului românesc permitea detecţia ţintelor cu 60-120 de minute înainte şi ghidarea eficientă a aviaţiei de vânătoare.

The Freya and Wurburg radar used on Rumanian territory gave an advantage to the defence of about 60-120 minutes to alert and guide of the interceptors.





În jurul Ploieştiului, o parte din artileria antiaeriană se deplasa pe şi de cale ferată pentru a fi utilizată în funcţie de indicaţiile radar.

All around Ploieşti there were aa guns mounted on railways, ready for optimum use.

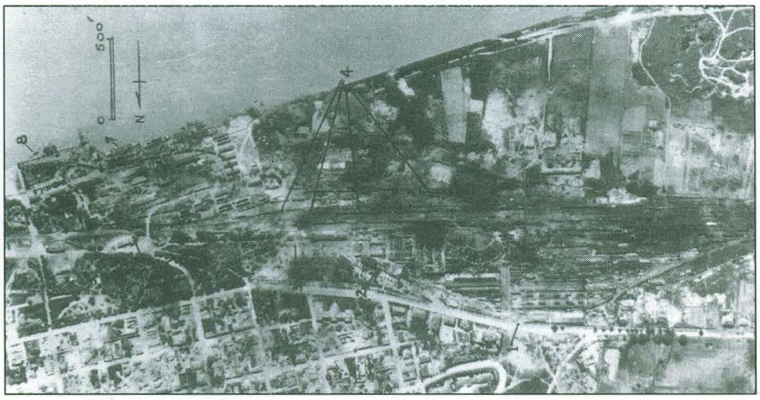


Bateriile montate pe vagoane de cale ferată se plimbau în jurul rafinăriilor, în funcţie de necesităţi.
Pentru prima dată în lume, tunurile AA erau asistate de calculatoare analogice (cu relee) ce menţineau datele de ochire şi poziţia ţevii indiferent de poziţia platformelor.

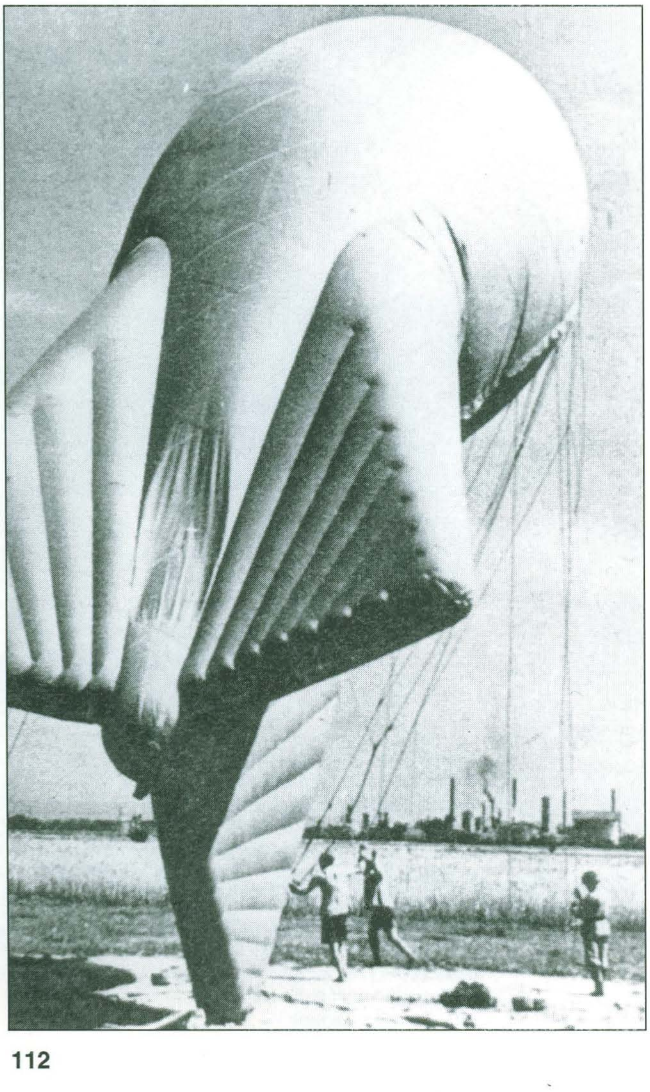
The AA gun systems arround Ploieşti were the first in the world to be assisted by analog computers (relay ones). They were aiming the target while the platform changed position, no matter the direction.







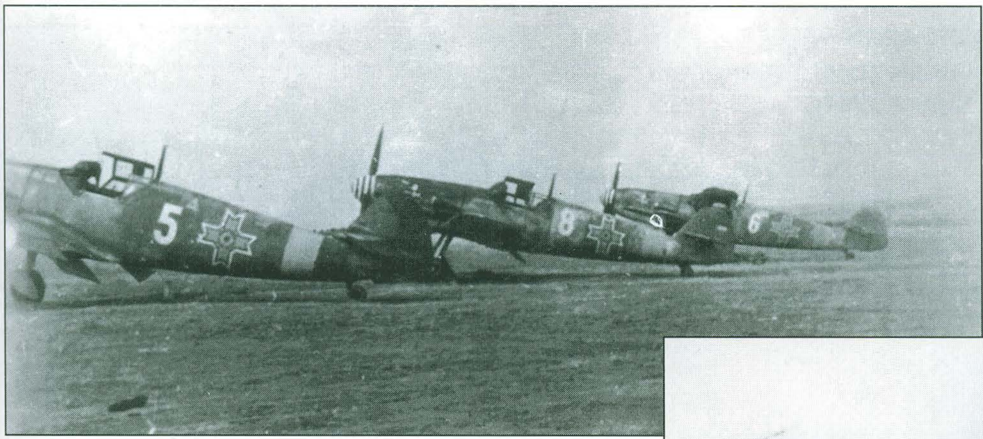
Deasupra Ploieștilor au fost doborîte 139 de avioane anglo-americane. Pagubele produse de bombardamente au fost foarte mari. Iată efectele asupra orașelor Turnu-Severin și București.





Printre epavele de bombardiere găsite pe teritoriul românesc după atacul din 1 august 1943, 6 prezentau pe planuri, tăieturi generate de cablurile baloanelor de protecție.
Deși veche, metoda baloanelor de joasă înălțime pentru combaterea atacurilor la sol s-a dovedit eficientă.
Dar, după 1 august 1943, toate atacurile asupra zonei Ploiești s-au efectuat de la mare înălțime.
În aceste condiții cele mai eficiente mijloace de combatere pasivă a atacurilor s-au dovedit a fi generatoarele de fum.

Among the bomber wrecks of August 1, 1943, 6 had deep cuts on wings generated by the steel cables of the balloons. Even if it was old, the method proved to be very efficient.
But, after the 1st of August 1943 no other atack was given at low altitude.
For the high altitude atacks, very effective proved to be the smoke generators.
American veterans remember even today the smoke waves as Ploiesti.
They did not see anything else on the ground.



Campania la americani a tocat pur și simplu resursele FARR.
Bf 109 G4 din Grupul 9 înainte de alarmă și la întoarcere.

The summer 1944 consumed the resources of FARR. Bf 109 G4 of Grupul 9 before and after the mission.



Cpt. av. Dan Valentin Vizanty părea a fi conform propriilor declarații Asul - IAR-ului 80. Arhivele însă, demonstrează că nu este chiar așa. S-a distins în ultima parte a campaniei din Est, apoi fiind comandant al Grupului 6 și în final în Vest. Cavaler al Ordinului Mihai Viteazul. Peste 16 victorii, majoritatea pe IAR 80.

Cpt. Dan Valentin Vizanty seemed to be the Ace of IAR 80. Last researches in archieves do not. Nevertheless he is a distingueshed hero with more than 26 victories, mainly on IAR 80. Cavalier of the Ordinul Mihai Viteazul.

SITUAȚIA NUMERICĂ
privind bombardamentele aeriene anglo-americane asupra României (aprilie - august 1944)

LUNA / ACTIUNI	APRILIE	MAI	IUNIE	IULIE	AUGUST	TOTAL
Raiduri aeriene	7	9	11	12	11	40
Atacuri aeriene	11	15	22	18	17	83
Atac de zi	10	11	18	14	14	67
Atac de noapte	1	4	4	4	3	16



Acest Bf 109 G2 din Escadrila 53 Vânătoare, Grupul 7 a fost forțat să aterizeze după ce a fost avariat într-un angajament cu escorta unui grup de bombardiere americane în zona Ploiești.
Nu știm exact cine zbura acest 5 alb ce a fost avariat numai 18% și reparat rapid.

This Bf 109 G2 of the Sqn. 53 Fighters of Grupul 7 was forced into a crash landing by the fighters escort of American bombers in the Ploiesti area. We do not know exactly who was the pilot in this mission for this 5 white, damaged only 185 and repaired.



Lt. av. Rozariu Constantin (Reaza) era unul dintre cei mai simpatizați piloți ai Grupului 7. Mereu vesel, gata pentru orice misiune. A avut 7 victorii, dintre care 4 fortărețe. Pentru a se vedea cu Getta în 1943, întârziind tramvaiul, l-a dat jos pe conductor și în ciuda protestelor acestuia și ale pasagerilor s-a dus la întâlnire fără nici o altă oprire. Pentru a evita problemele cu comenduirea s-a însurat în aceeași săptămână.

Lt. av. Rozariu Constantin was one of the most beloved members of Grupul 7. To meet Getta in 1943 he chased the tramway conductor and drove the tram himself not making any other stops, despite travellers' protests. But he was a local hero and to avoid problems married next week.

DINAMICA ATACURILOR AERIENE
ale aviatiei anglo-americane pe luni, zile (nopti) si localitati
(în perioada aprilie-august 1944)

APRILIE 1944

LOCALITATEA	ZIUA						NOAPTE		TOTAL	OBSERVATII
DATA	4	5	15	16	21	24	15	16		
BUCURESTI	*		*		*	*			4	7 raiduri; 11 atacuri aeriene, 10 de zi, 1 de noapte
PLOIESTI		X	X			*			3	
BRASOV				X					1	
T. SEVERIN				X			X		3	
TOTAL	**1**								**11**	

(SURSA: Arh. M. Ap. N., fond 948, dosar 175, f.6)

MAI 1944

LOCALITATEA	ZIUA					NOAPTEA				TOTAL	OBSERVATII
DATA	4	5	7	18	31	3/4	5/6	6/7	7/8		
BUCURESTI			X			*		*	*	4	
PLOIESTI	X			*	*					3	
MORENI	X									1	9 raiduri; 15 atacuri aeriene, 11 de zi, 4 de noapte.
T. SEVERIN	X	X								2	
CRAIOVA		X								1	
PITESTI		X								1	
CÂMPINA		X					*			2	
BRASOV		X								1	
TOTAL	**3**	**5**	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**15**	

(SURSA: Arh. M. Ap. N. , fond 948, dosar 177, f.4)

IUNIE 1944

LOCALIT.	ZIUA							NOAPTEA				TOTAL	OBS
DATA	2	6	10	11	23	24	28	2/3	11/12	16/17	28/29		
SIMERIA	*											1	
CLUJ	*											1	
ORADEA	*											1	
GIURGIU				X	*	*		*			*	4	11 raiduri;
PLOIESTI		X	X			X						4	22 atacuri aeriene,
BRASOV		X										1	18 de zi,
GALATI		X			X							2	4 de noapte.
PITESTI		X										1	
R.VÂLCEA		X										1	
CRAIOVA		X										2	
FOCSANI					*							1	
BISTRETUL									*			1	
TIMISOARA										*		1	
BUCURESTI							X					1	
TOTAL	**3**	**6**	**1**	**3**	**2**	**2**	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**22**	

(SURSA: Arh. M. Ap. N. , fond 948, dosar 179, f.5 bis)



Sus: Lt. av. Greceanu Tudor unul dintre așii Grupului 7 și apoi 9, comandant de escadrilă, creditat cu 43 de victorii. A primit numeroase decorații românești, germane, cehe și sovietice, inclusiv Ordinului Mihai Viteazul. Primul român ce a zburat pe un Me 262. După război a executat 15 ani de pușcărie ca deținut politic. A fost răsplata pentru eroism în viziunea stalinistă.

Lt. av. Greceanu Tudor one of the Aces of Grupul 7 and 9, commanding officer of a Squadron had 43 victories. He received the highest orders and medals from the Rumanians, Germans, Czehs and Soviets. Cavalier of the Mihai Viteazul Order. The first Rumanian to fly on a Me 262 in April 1945 at Vienna. After the war he spent 15 years in prison as a political prisoner. It was the Stalinist vision of reward for heroes.

Bombardament american asupra triajului Chitila. Covorul de bombe a lovit și numeroase case construite pe lângă triaj pe loturile acordate de CFR salariaților.

Bombs fall on Chitila railway station and civilian houses build to near the railways on small pieces of land given free by the Rumanian railway Company CFR to the employees.



IULIE 1944

LOCALITATEA	ZIUA								NOAPTEA				TOTAL	OBS.
DATA	3	4	9	15	22	26	28	31	2/3	23/24	26/27	27/28		
BUCUREŞTI	*							*	*	*		*	5	
GIURGIU	*												1	12 raiduri; 18 atacuri aeriene 14 de zi, 4 de noapte
TIMIŞOARA	*												1	
ARAD	*												1	
PITEŞTI		*											1	
BRAŞOV		*											1	
PLOIEŞTI			*	*	*	*	*	*			*		7	
TÂRGOVIŞTE								*					1	
TOTAL	4	2	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	18	

(SURSA: Arh. M. Ap. N., fond 948, dosar 179, f.5 bis)

AUGUST 1944

LOCALITATEA	ZIUA									NOAPTEA		TOTAL	OBERVAŢII
DATA	4	8	10	13	16	17	18	19	20	9/10	17/18		
BUZĂU	*	*										2	
ZILIŞTEA	*	*										2	
MIHAI BRAVU		*										1	11 raiduri; 17 atacuri aeriene. 14 de zi. 3 de noapte
PLOIEŞTI			*			*	*	*		*	*	6	
BUCUREŞTI										*		1	
CÂMPINA			*				*					2	
T.SEVERIN				*								1	
BRAŞOV					*							1	
TÂRGOVIŞTE									*			1	
TOTAL	2	3	2	1	1	1	2	1	1	2	1	17	

(SURSA: Arh. M. Ap. N. , fond 1377, dosar 135, f.232 - 242; fond 319, dosar 29, f. 116 - 118)

Tabelele prezintă o sinteză a bombardamentelor din vara lui 1944, aşa cum apare în arhivele M.Ap.N., pe luni, zile şi tip.

Tables present a listing of the bombing raids of summer 1944 , as they appear in Rumanian Millitary Archives.



Deasupra: unul dintre aşii aviaţiei de bombardament, cpt. Gheorghe Stroici, comandantul Escadrilei 77 Bombardament Ju 88 doborât de americani la 26 iulie 1944 în timp ce testa un avion pe Iveşti - Galaţi. Peste 300 misiuni de luptă.

Above: one of the Aces of the Rumanian Bomber force, cpt. Gheorghe Stroici, CO Escadrila 77 Ju 88 shot down by the Americans at Iveşti-Galaţi while testing an aircraft on July 26, 1944. He had more than 300 fight missions.

Bombardamentul asupra Tecuciului (în tabel Galaţi) din 23 iunie 1944. Este bombardat terenul Flotilei II, a lui Mache Mărăşescu.







2ž.



21.



20.



19.



18.



2.

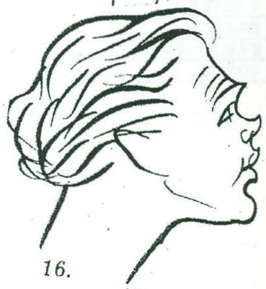


17.





3.



16.



4.



15.

Grupul 6 era supranumit de unii „apărătorii Bucureștiului" iar de cei hâtrii „Grupul 6 cu fetele frumoase, de la Tănase". Puteau fi văzuți în unele seri aclamați de populație pe calea Victoriei. Fetele frumoase plângeau și îi sărutau, cetățenii aplaudau eroii. Dar, ei sunt aceia care au umplut o alee în Cimitirul Ghencea militar. Luptând cu un avion depășit (IAR-80) în fața Lightning-urilor sau Mustang-urilor americane în drum spre bombardiere. Au avut ziua lor de glorie la 10 iunie 1944 când au doborăt în 10 minute 23 de avioane Lightning, pierzând trei dintre ai lor: lt. av. Nicolae Lindburg, adj. av. Mircea Tari și adj. av. Giurgiu Alexandru. În această luptă comandantul cpt. av. Dan Vizante (mon cher) a doborât doi inamici.

Grupul 6 was nicknamed ‹ Bucharest Defenders‹ or the ‹ Group 6 with Beautiful Chicks‹ from Tănase (a famous cabaret of the period). The people of Bucharest saw them on the streets in the evenings and dying in the sky while chasing the bombers. Girls were crazy about them and gladiators were not as popular. Sometimes they lent decorations from other Squadrons to atract local beauties. Even so a whole alley in Ghence, a Military Cemetery, is full of their carbonized remains. Their IAR 80 was surpassed in the period by the oponent Mustangs but it was a match for the Lightnings. Their day of glory was 10th June 1944, when they had their ‹ Great Turkey Shot‹ shooting down 23 Lighting fighters in 10 minutes 23 seconds at low level, losing three of them: lt. av. Limburg Nicolae, adj. av. Tari Mircea and adj.av. Giurgiu Alexandru. Only one American pilot, colonel James Gunn III survived at Popești Leordeni. CO of the Group 6, cpt.av. Vizante Dan had two victories that day.



5.



14.



6.



13.



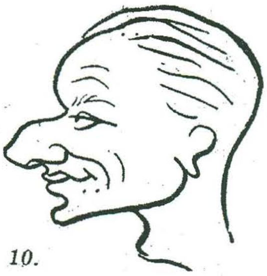
7.



8.



9.



10.

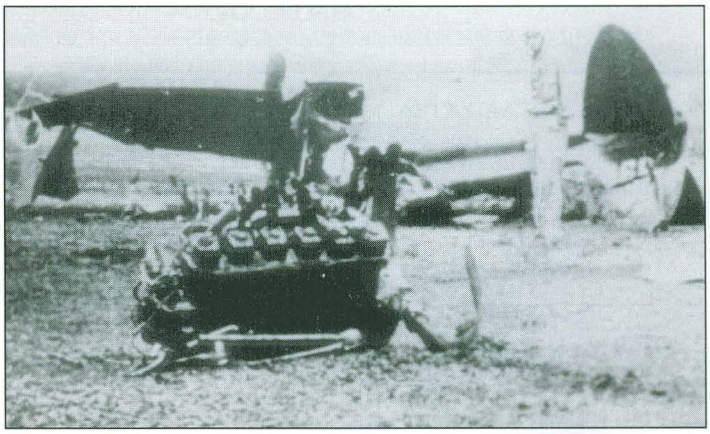


11.



12.





10 iunie: arde un un IAR 80 și la dreapta avem resturile unui Lightning.

June 10th, one of the 3 IAR 80 is burning and, right, the remains of one of the 23 Lightnings.



23.



38.



Lt.av. Limburg Nicolae poreclit Generalul a intrat în coliziune din cauza altitudinii foarte scăzute cu adj. av. Tari Mircea. Poreclele caricaturistului Gion nu sunt corecte.

Lt. av. Limburg Nicolae nicknamed General collided due to the low altitude with adj. Av. Tari Mircea. Nicknames in the cartoons of Gion published in Aripi Românești are not correct.



24.



37.



25.



36.

Chipurile aviatorilor văzute de: Gion

1. — Cpt. av. Constantinescu P.-Tavă;
2. — Slt. av. Ionescu Al.-Lulu; Putifer
3. — Lt. av. Posteuca Gh.-Mott;
4 — Cpt. mec. Trandafirescu Stan-Blindatu;
5. — Adj. maj. av. Chiriac Vasile-Peștefănescu;
6. — Lt. av. Nicolaescu Th.-Doru;
7. — Adj. av. Dimachi Ion-Boluță;
8. — Adj. av. Zamfir Gh.-Cuceritoru;
9. — Adj. av. Lepădatu-Gingis Han;
10. — Adj. av. Florian Budu-Cucu;
11. — Cpt. av. T. Gavrilaș-Tyty;
12. — Adj. maj. av. Dumitru Ilie-Păr;
13. — Adj. av. Gh. Țuțuianu-Kikiriky;
14. — Adj. av. Victor Petrică;
15. — Cpt. av. Dan Vizanty-Stan Cher
16. — Adj. av. N. Gavrilaș-Reumatism;
17. — Slt. av. C. Tulică-Fakiru;
18. — Slt. av. Eug. Ianculescu-Aiurică;
19. —Medic- lt. dr. Ilie Nica-Liberator;
20. — Maestrul Bricoiu;
21. — Adj. av. Al. Gheorghiu;
22. — Adj. av. M. Țari;
23. — Adj. av. Ion Husea-Demagogu;
24. — Adj. av. Paul Costeanu-Țândărică;
25. — Lt. av. Take Baciu;
26. — Lt. av. Nae Limburg-Trompetă;
27. — Adj. av. Gh. Cocelaș-Ciupcic;
28. — Plut. T. R. Mihai Vlad-Ucu;
29. — Slt. av. Ion Stan-Ciocan;
30. — Maestrul R. Cernesky-Alifie;
31. — Adj. av. Dilinache Const.;
32. — Adj. av. Gr. Bălăcescu;
33. — Maestru Ion Pavel-Radio;
34. — Maestrul Gh. Pavelescu;
35. — Maestrul Nicolae Radu;
36 — Adj. av. Radu Ionescu;
37. — Adj. av. Gh. Mincu-Atletu;
38. — Sub-maestrul Ilie Oprescu-Cartuș.



26.



35.



27.



34.



28.



29.



30.



31.



32.



33.

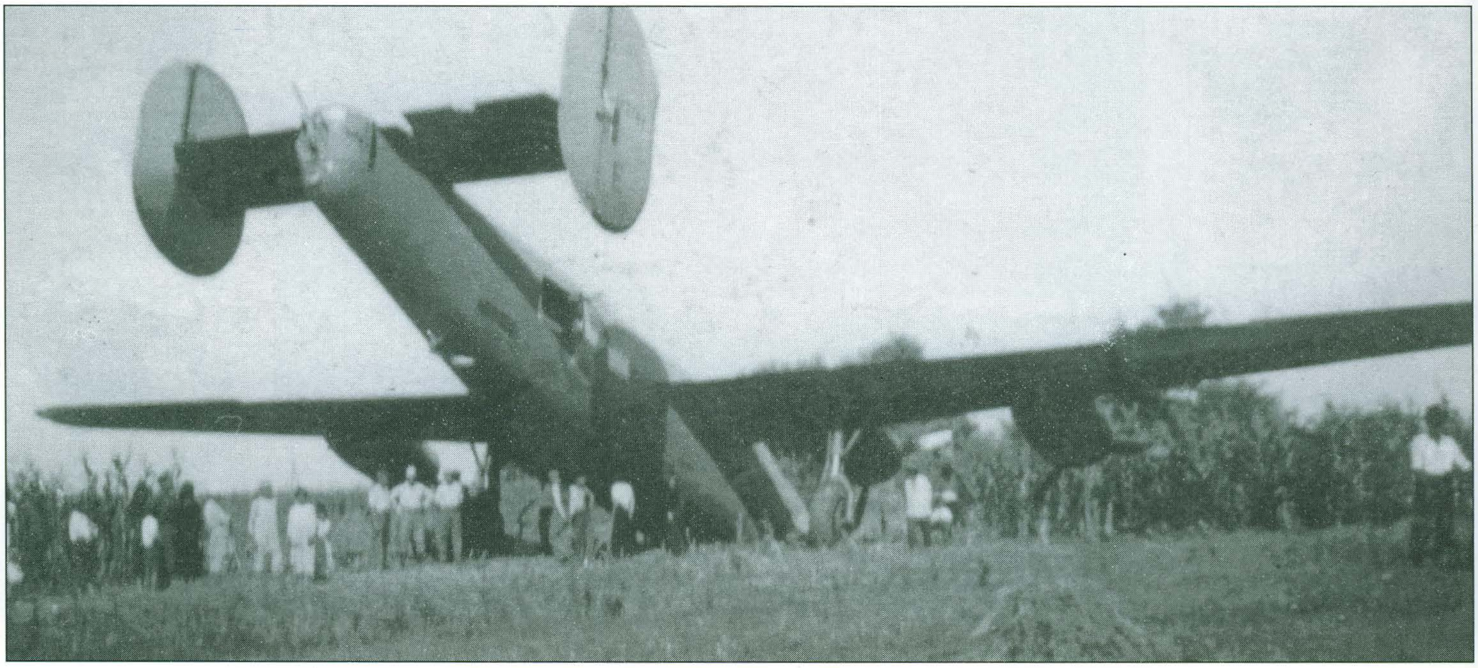
SITUATIA CENTRALIZATĂ
privind avioanele anglo - americane doborâte (în perioada aprilie - august 1944)

LUNA	LOCALITATEA	CINE A DOBORÂT				TOTAL	SURSA PRINCIPALĂ FOLOSITA
		A.A	Vt	A.A Vt.	A.F.		
APRILIE	PLOIESTI	**16**	**11**	**4**	**-**	**31**	Jurnale de operatii
	ALTE LOC.	**6**	**8**	**2**	**4**	**20**	
	TOTAL	**22**	**19**	**6**	**4**	**51**	
MAI	PLOIESTI	15	11	1	-	27	Declaratia prizonierilor
	ALTE LOC.	12	9	1	-	22	
	TOTAL	27	20	2	-	**49**	
IUNIE	PLOIESTI	26	-	2	-	28	Declaratia prizonierilor
	ALTE LOC.	11	12	3	1	27	
	TOTAL	12	12	5	1	**55**	
IULIE	PLOIESTI	20	-	-	-	20	Declaratia prizonierilor
	ALTE LOC.	2	10	1	4	17	
	TOTAL	22	10	1	4	**37**	
AUGUST	PLOIESTI	**20**	**9**	**4**	**-**	**33**	Jurnale de operatii
	ALTE LOC.	**6**	**14**	**2**	**3**	**25**	
	TOTAL	**26**	**23**	**6**	**3**	**58**	
TOTAL GENERAL	PLOIESTI	97	31	11	-	139	Sumare centralizată
	ALTE LOC.	37	53	9	11	111	
	TOTAL	134	84	20	11	250	

(A.I.C., fond P.C.M.C.M., dosar 36/1944, f.168 - 173; Arh. M. Ap. N. , fond 948, dosar 177, f. 12; dosar 179, f.20; fond 319)

Pierderile aviației americane sunt foarte mari dacă ținem seama de superioritatea numerică covârșitoare ce mergea de la 2:1 la aproape 30:1 (13 contra 400 la 18 august 1944), ceea ce demonstrează pregătirea excepțională a piloților români.
Dar, inferioritatea numerica nu putea fi compensată de nimic. Nimeni nu putea aduce înapoi un Popescu Ciocănel sau un Șerbănescu.
Sursele utilizate la alcătuirea tabelului alăturat folosesc prima oară și rapoartele din arhiva Jandarmeriei, foarte exacte și pline de detalii. Poate ar merita mai multă atenție din partea cercetărilor epocii.

American and British losses over Romania in April-August 1944. The last column mentions sources: journals of operations and POW' statements. There is a reliable source still unresearched: local police reports. Some of these reports were used for the first time here.
If we consider the smashing numeric superiority of the Americans going from 2:1 at almost 30:1 (13 against 400 on August 18, 1944) the results are spectacular. But they were too few and nobody could replace Popescu Ciocanel or Alexandru Serbanescu.



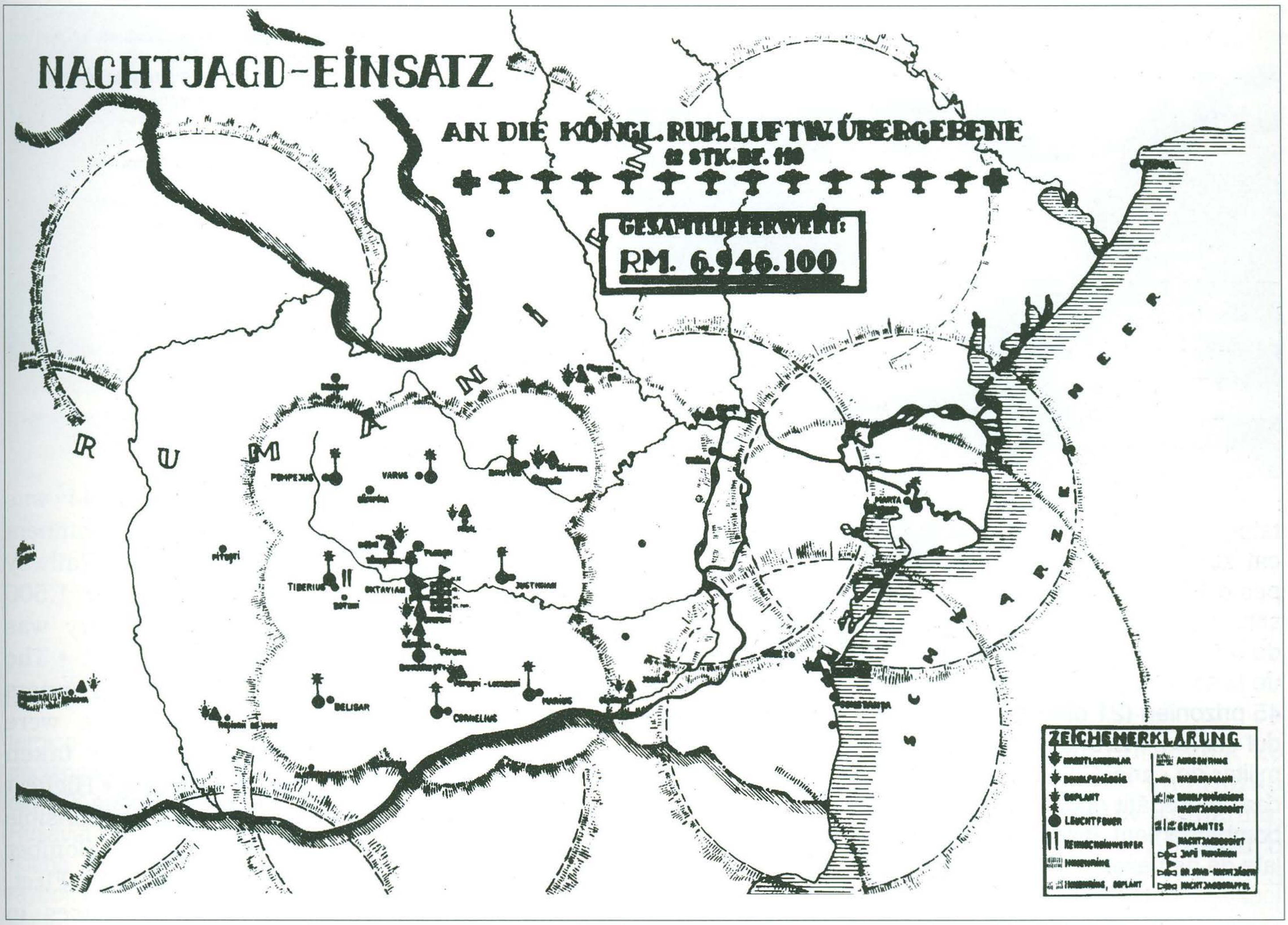
SITUATIA PIERDERILOR ÎN AVIOANE ROYAL AIR FORCE (R.A.F.) LA MISIUNILE DIN ROMÂNIA (aprilie - august 1944)

Bombardamentele britanice de noapte au fost contracarate prin creerea unei escadrile românești de vânătoare de noapte prin reconversie, Escadrila 51 dotată cu avioane Me 110 C și G-6. Aceasta coopera cu Grupul german IV/NJG 6. Toate victoriile de pe teritoriul românesc au fost realizate de germani. Gurile rele spun că piloții germani îi mituiau pe operatorii radar pentru a-i ghida cât mai bine și a obține astfel victorii ce duceau la permisii. Germanii transportau din România alimente pentru familiile lor ce îndurau mari lipsuri.

All night victories belonged to the German pilots even if Romania had a night fighter Squadron, Escadrila 51 with Me 110 C and G-6. Rumours said that German pilots bribed the radar operators to receive permision so to have more victories. They were allowed to carry home from a rich Romania food for their families.

DATA BOMBARDAM.	Bomb. mediu WELLINGTON	Bombardier greu		TOTAL AVIOANE
		HALIFAX	LIBERATOR	
14 aprilie	-	-	2	2
15/16 aprilie	3	-	-	3
3/4 mai	1	-	-	1
5/6 mai	3	-	-	3
6/7 mai	3	-	1	4
7/8 mai	4	1	1	6
8/9 mai	1	-	-	1
2/3iunie	1	-	-	1
16/17 iunie	1	-	-	1
18/19 iunie	1	1	3	5
2/3 iulie	2	-	1	3
23/24 iulie	1	-	-	1
26/27 iulie	-	-	1	1
27/28 iulie	1	-	-	1
9/10 august	9	2	1	12
17/18 august	3	-	-	3
TOTAL	**34**	**4**	**10**	**48**

(SURSA: Mark Axworthy, R.A.F. deasupra României, în "Aeronautica", nr. 5/1993, p.35)



Hartă secretă din 1943 incluzând rețeaua de radare coordonată pe atunci de la baza Otopeni.

A secret map of Romania from 1943 including the radar net controlled at that time from Otopeni.





Bucureștiul bine iluminat de Escadrila 37 Wellington „C de la Charlie" în noaptea 7 mai 1944. Potcoava din centru este Academia Militară.

Bucharest well illuminated by 37 Squadron's Wellington „C for Charlie" photo-flash at midnight on 7 May 1944. The complex of buildings in the „horseshoe" of roads just upper right of centre was the Military Academy at the time, and remains so today.

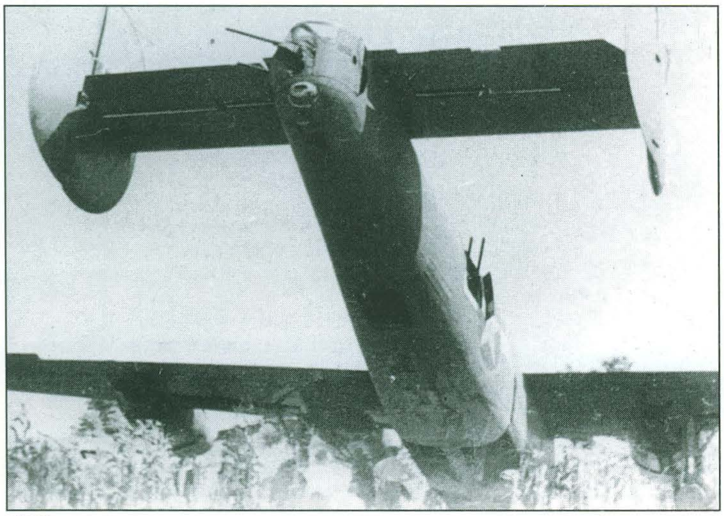


Aşi din Grupul 9 adj. av. Scordilă Gheorghe, lt. av. Duşescu Hariton, lt. av. Greceanu Tudor, cpt. av. Şerbănescu Alexandru, slt. av. Milu Ion, adj. stag. Bălan Emil.
Toţi aveau sute de ore de zbor şi experienţa Frontului de Est unde luptau de la început în inferioritate numerică.
Supravieţuirea în aceste condiţii era ea însăşi o mare victorie.

Aces of the Grupul 9. They had all hundred of missions and the experience of the fights on the Eastern Front. Here they fought from the first day in numerical inferiority and even surviving was a real victory.

• Primul raid aerian, din 4 aprilie 1944, a fost devastator. Circa 170 de bombardiere Liberator B 24 au atacat zona Gara de Nord - Bucureşti. Au fost produse peste 1500 victime în rândul populaţiei civile. • S-a constituit Cimitirul 4 aprilie, în fostul cimitir calvin. • Aviaţia de vânătoare româno-germană şi artileria antiaeriană de la sol a acţionat eficient: 11 avioane B-24 doborâte, 45 prizonieri (21 ofiţeri, 24 subofiţeri). • Ofiţerul cu gradul cel mai mare luat prizonier: maiorul James Beane, militar de carieră, comandant grup bombardament, cel care a pregătit raidul din 1 august 1943. • Grupurile de bombardament, însoţite de aviaţia de vânătoare şi decolate de pe bazele din sudul Italiei (Foggia), unde era dislocată Flota 15 Aeriană Americană, survolau Marea Adriatică şi teritoriul iugoslav (slab apărat antiaerian) pentru a trece frontiera României în zona Calafat-Corabia. • În perioada iunie-august 1944 grupurile de bombardament au efectuat „raiduri releu" (shutle raids), aterizând pe aerodromurile din zona Kiev (Poltava, Mirgorod, Piryatin). Atât la ducere, cât şi la înapoiere bombardau teritoriul României, cu pagube imense. La 6 iunie 1944 a fost bombardat (la înapoiere) oraşul Galaţi, iar la 11 iunie 1944 oraşul Focşani ş.a.m.d. • Ultimile bombardamente anglo-americane asupra zonei Ploieşti-Valea Prahovei au fost în zilele de 17, 18 şi 19 august 1944, cu forţe aeriene masive (circa 600-800 avioane de bombardament şi de vânătoare/raid), similare unor pu-

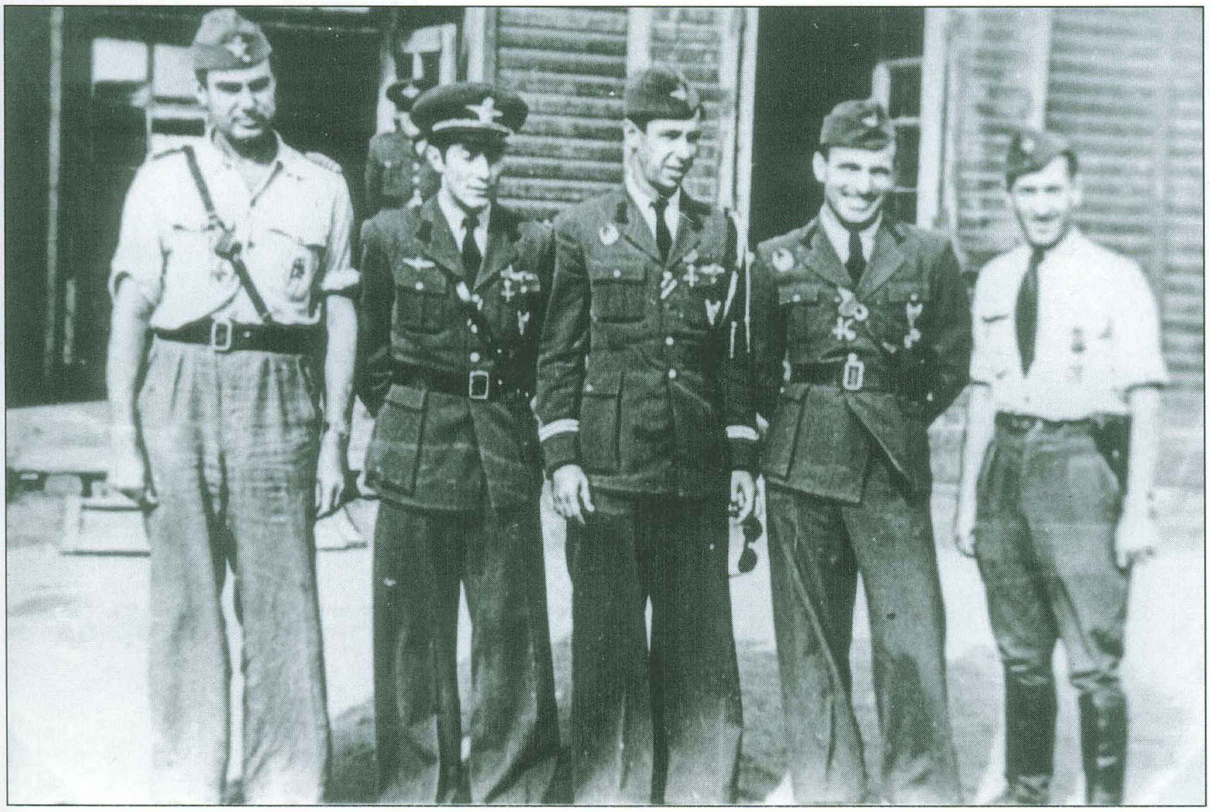
• The first air raid of April 4, 1944 was devastating. About 170 Liberator B 24 bombers attacked the area of the Northern Railway Station in Bucharest. There were about 1,500 civilians killed • An old Calvin cemetery was enlarged and received the name April 4th. • The Rumanian - German fighters and AA gunners fought efficiently: 11 B 24 bombers were shot down, 45 crew members were taken prisoners (21 officers, 24 petty officers) • Highest prisoner rank: major James Beane, responsible for preparing the August 1st raid • Bomber Groups belonging to the 15th American Air Fleet, protected by fighters took off from bases in Southern Italy (Foggia), crossed the Adriatic Sea and Yugoslavia, crossing Rumanian border in the Calafat - Corabia zone. • In June-August 1944 the Groups made shuttle raids, landing near Kiev (Poltava, Mirgorod, Piryatin). They bombed Rumanian territory twice in a shuttle raid. On June 6, 1944 coming back they bombed Galaţi and on June 11, Focşani a.s.o • The last bombing raids in the Ploieşti-Valea Prahovei area were on 17th, 18th and 19th of August (about 600-800 bombers and fighters/ raid, permitting to the Soviets to start the offen-





Unul dintre avioanele locotenentului Dobran Ion.

One of the Bf 109 of lt. av. Dobran Ion.



Așii așilor din aviația românească de vânătoare: cpt.av. Cantacuzino Constantin, lt. av. Dicesare Ion, lt.av. Greceanu Ștefan, cpt.av. Șerbănescu Alexandru, slt. av. Milu Ion. Cu excepția lui Șerbănescu, căzut pe 18 august 1944, toți au supraviețuit războiului. Împreună au aproape 200 de victorii. Primii trei sunt Cantacuzino, Șerbănescu și Milu.

Aces of the Aces in FARR. All together they had more than 220 victories. Except Serbanescu, fallen on the 18th of August 1944, they all survived war.

ternice „ciocane de foc" artileristice și care au premers declanșarea ofensivei sovietice pe frontul Iași-Chișinău din 20 august 1944. • La 18 august 1944, în zona Rușavăț-Buzău a căzut în lupta aeriană cu aviația americană asul de vânătoare nr. 1 al aviației române de război, căpitanul aviator Alexandru Șerbănescu, cavaler al Ordinului „Mihai Viteazul". • Din cele 250 avioane inamice doborâte în perioada aprilie-august 1944, 139 au fost în zona Ploiești. La apărarea teritoriului României au acționat 203 baterii artilerie antiaeriană române și germane, circa 15 escadrile de aviație de vânătoare. • Pierderi proprii: 225 avioane române și germane, 121 piloți români și germani. Prizonieri britanici și americani: 1.025, repatriați imediat după 23 august 1944.

sives on the Iași – Chișinău front on August 20 • On 18th August 1944 in the Rușavăț and Buzău area in an air fight the Nr. 1 Ace of the Rumanian Fighter Groups, captain aviator Alexandru Șerbănescu, Chevalier of the Order Mihai Viteazul fell • Out of the 250 enemy aircraft shot down in April-June 1944, 139 were in the Ploiești area. The territory was defended by 203 aa gun batteries and about 15 fighter squadrons • There were 225 aircraft, 121 pilots, Rumanian and German, lost. British and American prisoners: 1,025, sent back to their countries immediately after 23rd August 1944.



IAR-urile 80 au luptat până în ultimele zile ale campaniei de apărare a teritoriului.

IAR 80 was used to the end of the campaign of territorial defence.



Patru prieteni: Gill cățelul lt.av. Galea Ion, Lică și lt. av. Georgescu.

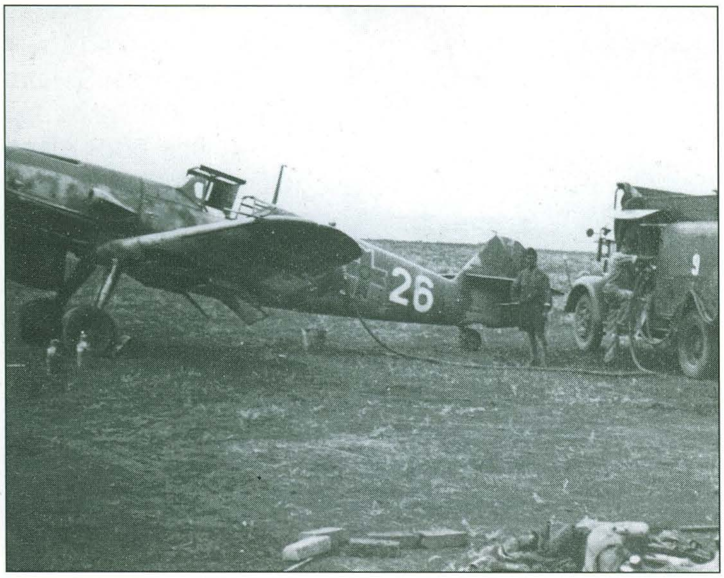
Four friends: Gill the pet of lt.av. Galea Ion, Lică of lt. av. Georgescu.

SITUAȚIA CENTRALIZATĂ privind forța combativă și pierderile Corpului 1 Aerian Român în perioada 16 iunie 1943 - 16 iunie 1944)

Situația / Unitatea	Nr. avioane la 16 iunie 1943	Dispărute la inamic	Distruse la (de) inamic	Distruse prin accident	Pierderi totale	Avariate de inamic	Avariate prin accident	Total avariate	Total (6+9)	Nr.avioane primite ulterior	Nr. de avioane reparate primite	Total (11+12)	Total avioane (2+13)	Nr. av. existente (2+13 -10)
ESC. 2 REC.	12	5	2	-	7	3	5	8	15	7	1	8	20	5
ESC. 5 BOMB Ju 87	29	3	9	3	15	27	41	68	83	83	1	84	113	30
GR. 5 BOMB. Ju 88	25	4	14	3	21	19	26	45	66	57	-	57	82	16
GR. 8 ASALT Hs 129	35	12	20	8	40	82	75	157	197	111	84	195	230	33
GR. 9 VT. Me 109 G.	31	7	10	9	26	23	90	113	139	108	24	132	163	24
TOTAL GENERAL	**132**	**31**	**55**	**23**	**109**	**154**	**237**	**391**	**500**	**366**	**110**	**476**	**609**	**108**

(SURSA: A.I.C., fond P.M.C., dosarul 5/1944, f. 149 - 163)

Notă: Pierderi totale (3+4+5=6), scoase din dotare; pierderi partiale (7+8=9), reparabile.



Sus: Tabel indicând forța combativă și pierderile Grupului Aerian Român în perioada 16 iunie 1943 și 16 iunie 1944. Sursa: Arhivele Statului.

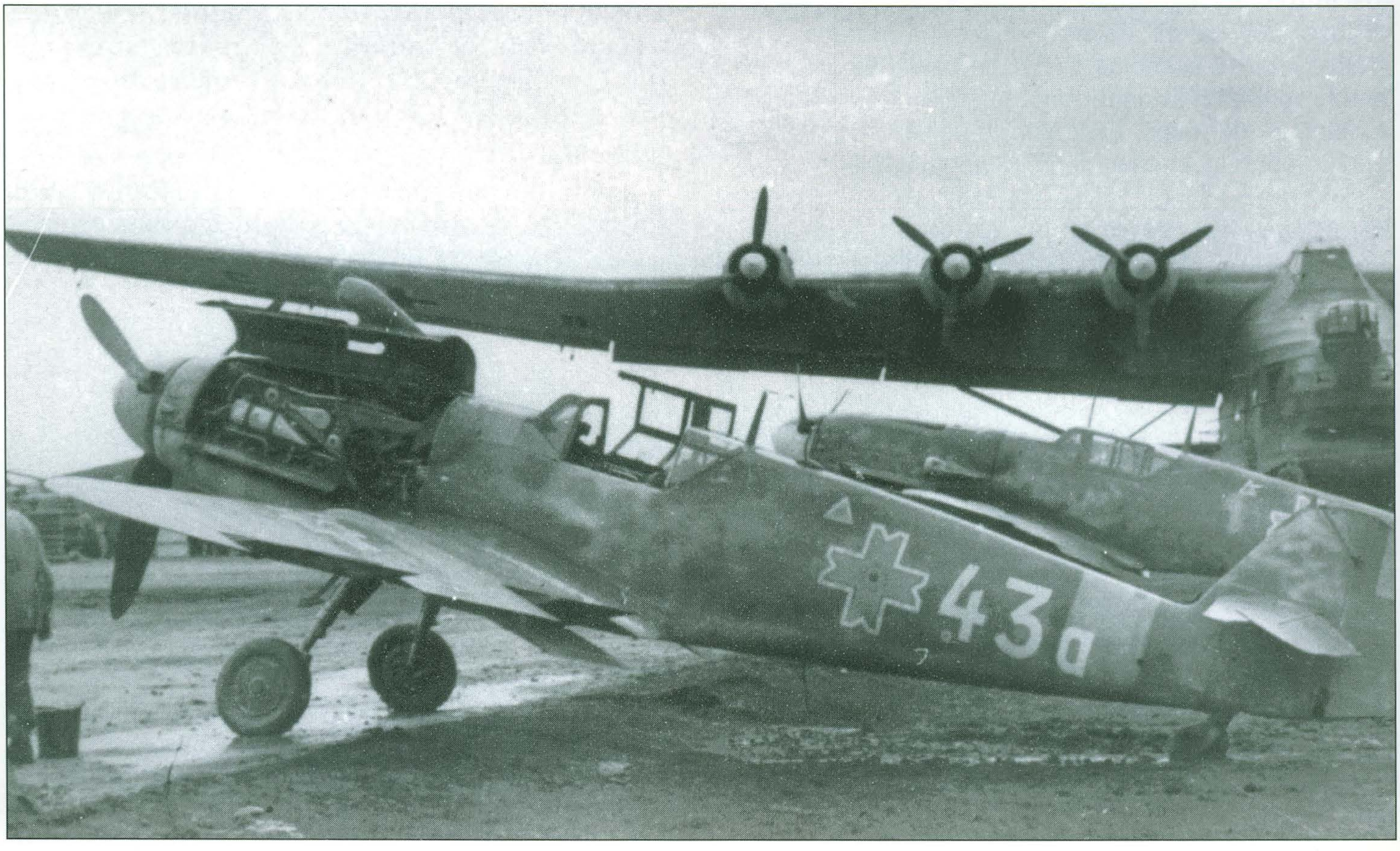
Above: Table indicating available, damaged and destroyed aircraft of Corpul Aerian Român in the 16th of June 1943 and 16th of June 1944 period. Source: Romanian Archieves

În stânga un Bf G2 folosit și de lt. Ion Dobran din Grupul 9.

Left: a Bf G2 used by Ion Dobran among others of Group 9.

Jos: În spatele lui 43a, ultimul avion al cpt.av. Alexandru Șerbănescu, cu care avea să moară la 18 august 1944. Gigantul din fundal va fi subiectul unei confuzii tragice el fiind doborât în august 1944 cu familiile piloților și mecanicilor germani la bord.

Below: Behind th 43a, the last Bf of cpt.av. Alexandru Șerbănescu. He will die aboard in the fight of the 18th of August 1944. Gigant behind will be shot down in a confusion with the famillies of German pilots and mechanics retreating.





Băieții de la Escadrila 56 nu vor mai ieși la americani: Mucenica Ion, Milu Ion, Rădulescu Andrei, Dobran Ion, Neagoe, Naghirneac, Gavriliu Vasile, comandantul escadrilei. Grup 9, sfârșitul verii 1944.

This time they will not fight the americans. Squadron 56 of Group 9.

Aeroportul Otopeni sub bombardamentul american cerut de români pentru a contracara ocuparea germană a bazei la 25 august 1944.

Otopeni Airfield under the American attack of 25th August, requested by the Rumanians to force German surrender of the base.



Sus : Un IAR 80 escortează un JRS 79B1 al C1AR pe Frontul de Vest.

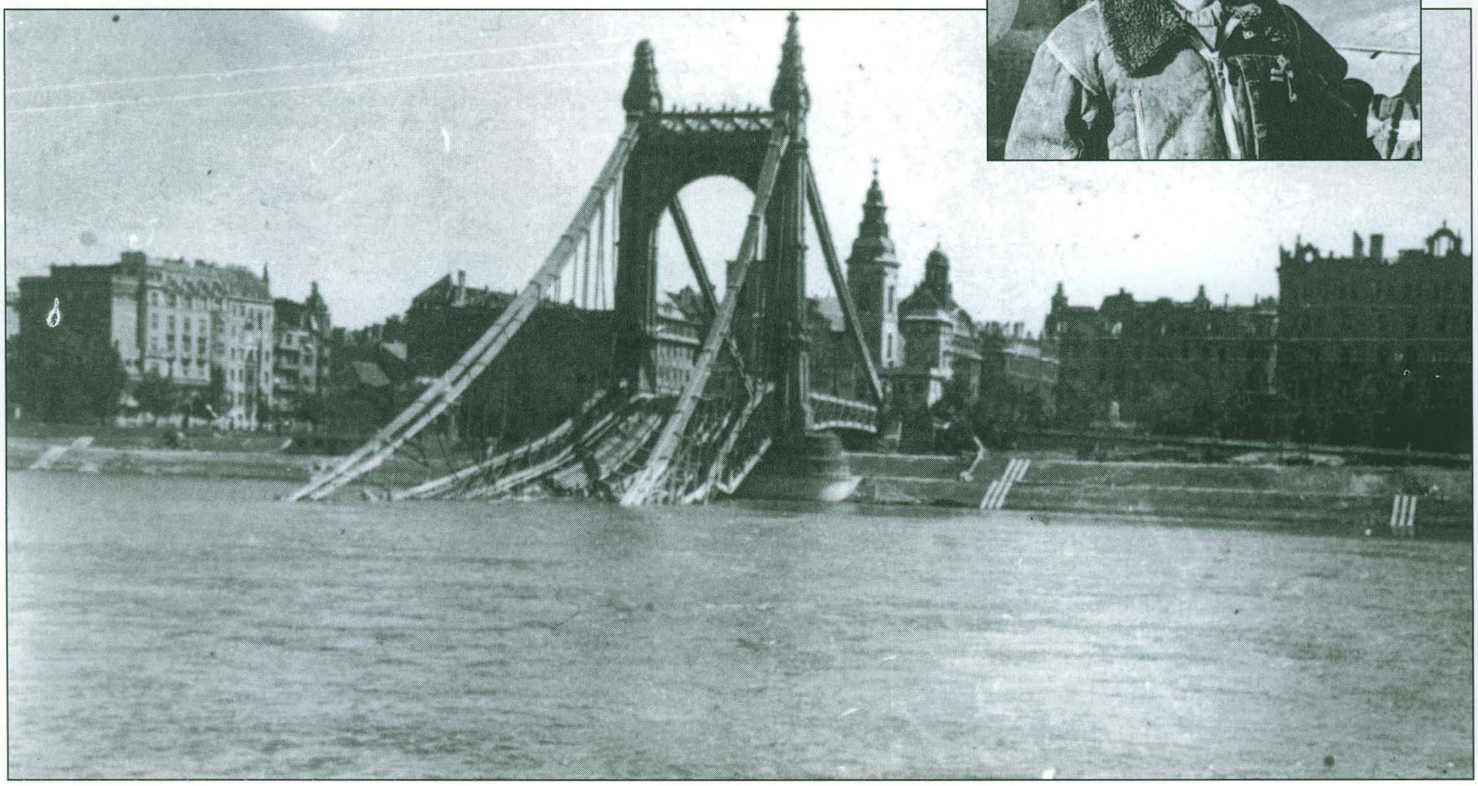
Above: An IAR 80 escorts a JRS 79B1 on the Western Front.



Right: Lt. av. Bădulescu Mircea the hero of the 13th of January 1945 mission and his aircraft.

Jos: Faimoasa misiune de bombardament în picaj ordonată de gen. J Selezniov, cdt. Armatei a 5 Aeriene Sovietice, ce a dus la distrugerea podului Elisabeta din Budapesta și principalul erou, lt. av. Bădulescu Mircea lângă avionul său de atunci Ju 87D nr.2

Below: The Erzsebet bridge in Budapest, hit by Ju 87D no. 2 of Grupul 6, at the order of gen.J.Selezniov, C.O. of 5th Air Soviet Army.





Și pe Frontul de Vest, tot mecanicii rămân cei ce duc greul. Improvizațiile sunt la mare cinste. Un Ju 52 este reparat cu ciocanul și sfoara, iar uleiul unui Bf 109 este schimbat în lighean! Cam acestea au fost condițiile în care avioanele erau întreținute și reparate. Piesele de schimb erau o raritate.

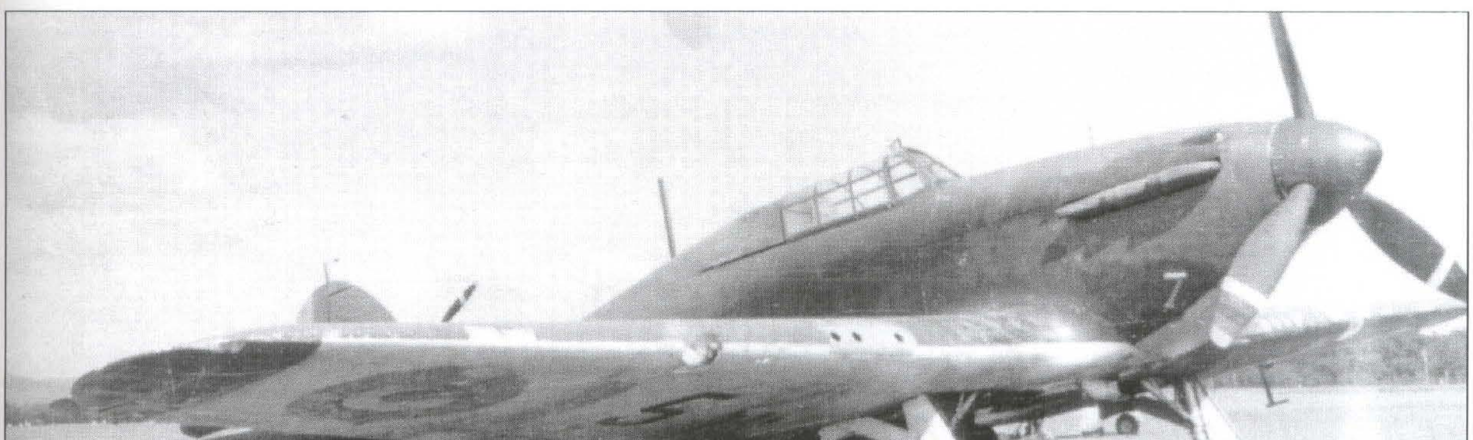
On the Western Front also, mechanics had to make the aircraft work, with or without any condition. A Ju 52 is fixed with a simple hammer and the oil for a Bf 109 is changed in a wash basin.





Aliat tradițional al Franței și Marii Britanii, România s-a găsit izolată de marii ei prieteni printr-o abilă politică germană în Est. A cerut disperată ajutor și după o lungă dezbatere în Camera Comunelor a Parlamentului Britanic s-a decis vânzarea către Romania a trei vedete torpiloare, 40 de bombardiere medii de tip Bristol Blenheim MK 1 și a 12 avioane de vânătoare de tipul Hawker „Hurricane" în anul 1939. O delegație aeronautică română a venit în Marea Britanie, ofițer recepționer fiind numit cpt. av. Ion Drăgănescu. El a executat toate zborurile de recepție ale avioanelor de vânătoare și apoi acestea au fost demontate și introduse în cutii mari din lemn pentru transport. Au fost îmbarcate pe un cargou și așa au ajuns la Constanța. Duse la Pipera au fost reasamblate în prezența unor specialiști structuriști și mecanici englezi. Toate zborurile de recepție au fost făcute de același cpt. av. Ion Drăgănescu. Este interesant de menționat că lângă hangarul unde lucrau ei era hangarul unde specialiști germani montau avioanele

A traditional Ally of France and Great Britain, Romania found herself isolated by the German policy in East. She desperately asked for help and after long debates in the Common Chamber of the Parliament it was decided to approve the sell to Romania of three torpedo boats, 40 medium bombers Bristol Blenheim Mk 1 and 12 fighters Hawker "Hurricane", during 1939. A Romanian aeronautical delegation went to England and the reception officer was appointed Cpt. Av. Ion Draganescu. He made all the reception flights and then the fighters were disassembled and put in big wooden boxes. They were taken aboard a cargo and transported to Constanta. Taken to Pipera they were reassembled by British mechanics, all reception flights being done by the same Cpt. Av. Draganescu. Next to the hangar where the Hurricanes were assembled was the hangar



Înmatriculare stranie 5 sub plan și cocardă, crucea lui Mihai pe fuzelaj. Probabil că planul a fost schimbat cu unul aflat în stoc.

Strange inmatriculation for this Hawker Hurricane: no.5 and cocardes uner wings and Michael Cross on the fuselage. Perhaps the wing were taken from another aircraft in stock.

Me 109 E vândute României. Chiar dacă între cele două state exista o situație de război, nu s-au consemnat incidente.

Avioanele englezești au echipat Escadrila 53 din Grupul 5, aparținând Flotilei 1 Vânătoare. Primul lor comandant a fost cpt.av. Puiu Rosescu ce a fost destul de rapid înlocuit de cpt. av. Emil Gerogescu. Antrenamentul piloților a început în primăvara anului 1940. Cpt. av. Ion Drăgănescu a avut un accident mortal în timpul unei demonstrații de acrobație la altitudine joasă, distrugându-se și avionul. În primăvara anului 1941, Escadrilei 53 i-a revenit misiunea de a apăra litoralul maritim și zona Constanța, activând de pe terenul de la Mamaia, unde opera și Școala de Trageri și Bombardament la capacitate maximă. Chiar din primele zile de activitate, au lipsit piesele de schimb dar, mecanicii au utilizat depozitele Marinei Regale, același tip de motoare echipând și cele trei vedete torpiloare, fiecare cu câte 3 motoare.

Germanii au capturat din Iugoslavia și au vândut României printre altele și trei avioane Hurricane complete plus piesele de schimb.

În 1943, cele câteva avioane Hurricane rămase au fost transportate la IAR Brașov. Escadrila 53 a primit în schimb Bf 109 G și a fost inclusă în Grupul 7 Vânătoare. Misiunea tactică de apărare a litoralului a fost dată Escadrilei 52, echipată cu Bf 109 E.

Ultimele aparate au fost scoase din dotarea FARR în toamna lui 1944. În 1948, în hangarul de la Ghimbav se mai găsea un aparat din planul căruia elevii scoteau mingi de ping-pong: era conceput pentru a pluti în caz de aterizare forțată pe mare. Ele au lăsat în urmă în folclorul FARR cântecul și gloria celui mai cunoscut pilot român: cpt. av. Horia Agarici cel care doborâse într-una din primele zile ale războiului 3 bombardiere într-o singură ieșire cu public la Constanța.

where a German team assembled the Me 109 E for Romania. Even if there was already a state of war between the British and the Germans, there were no incidents.

These fighters equipped the Escadrila 53 of Grupul 7, belonging to Flotila 1 Vanatoare. Their first command was under Cpt. Av. Puiu Rosescu soon replaced by Cpt. Av. Emil Georgescu. Training of the pilots started in spring 1940, Cpt. Av. Draganescu had a mortal accident while performing acrobatics at low altitude, destroying also the fighter. In spring 1941, Escadrila 53 received as mission the defence of the Romanian shore form the airfield of Mamaia, where the School for Shooting and Bombardment was in full operation. From the very beginning there was a shortage of replacement parts, but the mechanics used the Naval Depots as they were using the same engines as the fast torpedo boats.

Germans captured from Yugoslavia and sold to Romania among others, 3 Hurricanes and spare parts.

In 1943, the few remaining Hurricanes were taken to IAR Brasov. Escadrila 53 received instead Bf 109 G and was included in Grupul 7. The tactical mission of defending the shores was given to Escadrila 52 equiped with Bf 109 E.

The last Hurricanes were taken out of the FARR in autumn 1944. They left in the folklore of the FARR the song and glory of the best-known Romanian pilot: Cpt. Av. Horia Agarici who shot down 3 attacking bombers in a single sortie during the first days of war at Constanta.





Cel mai cunoscut avion construit vreodată în România a fost prezentat întâi la parada din 10 mai 1939. A fost o surpriză întrucât puțini știau de existența sa la Uzinele IAR Brașov. A fost o realizare remarcabilă, poate un exemplu pe plan mondial de cum să realizezi performanță cu mijloace limitate. Folosea fuzelajul posterior de la PZL 24, pentru care exista SDV-istica necesară în uzină și planurile de la SM 79 reduse la 50%, deja foarte bine studiate aerodinamic de italieni.

Proiectul a început în 1937 sub conducerea profesorilor Ion Grosu și Ion Coșereanu, împreună cu inginerii Gheorghe Zota și Gheorghe Vollner. Primul zbor l-a făcut cpt. av. Dumitru Pufi Popescu. Armamentul cuprindea patru mitraliere belgiene Browning FN, calibrul 7,62 mm.

Prototipul avea o lungime de 13 160 mm, anvergura de

IAR 80 was first presented during the parade of the10th of May, 1939. It was a surprise as there were few knowing about this achievement of the Brasov Works. It was an outstanding achievement , perhaps the best example of how to do a job with limited sources. It had the rear fuselage of PZL 24 as the tools existed in the factory for the licence and the wing of SM 79 reduced at 50% , as it was allready aerodynamical solved by the Italians. Design started in 1937, Project was made by professors Ion Grosu and Ion Cosereanu, together with engineers Gheorghe Zotta and Gheorghe Vollner. Cpt. av. Dumitru „Pufi" Popescu was the first to fly. I.A.R. fighter. Armament comprised four Belgian made Browning FN machine-guns, 7.62 mm calibre.

The length of the prototype was 13,160 mm, span 10,000 mm, hight 2,675 mm. The total weight 2,280 Kg. During tests the prototype reached a maximum





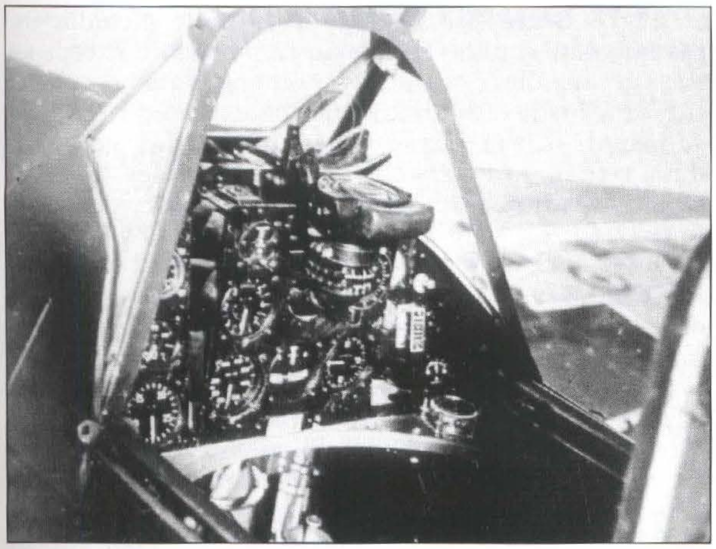
Două excepții în coloratura IAR-80. În stânga, fotografie luată în anul 1943 cu avionul cu numărul tactic 179 are direcția colorată altfel decât de obicei. Cele două aparate erau în serviciu „alarmă", iar pista este realizată prin acoperirea suprafeței cu tablă ondulată. În dreapta o altă excepție pe pista de la Cocargeaua în 1944. Toată escadrila, cu 109, 112, etc. nu au tricolorul pe direcție. Erau avioane alocate Comandamentului German de la Marea Neagră, sub comanda c-amiralului Helmuth Brinkman.

Two exceptions in the IAR 80 camouflage paintings: Left, a picture of 1943 with the aircraft no. 179 vertical rudder painted in red and white. The two machines seem to have been in a permanent „Alarm duty" on a taking off way covered with metal grids. Right: Cocargeaua airfield with a Squadron of the Group 7. All aircraft, 109,112... etc., have a green vertical rudder. They were allocated to the German Black Sea Command under the orders of rear admiral Helmuth Brinkman.



Sus: Fotografia indică avionul no. 84 aparținînd Grupului 7 Vânătoare, unde elevii au acționat comanda de pliere a trenului la sol de atâtea ori încât un instructor a avut ideea de a scrie pe partea dreaptă a avionului succesiunea corectă a comenzilor.
Elevii erau aliniați în fața avionului și puși să citească în cor textul până îl repetau din reflex: „Apasă de mânerul trenului tare spre înapoi și apoi înainte apasă pe pedală cu piciorul stîng".

Above: Exceptional picture indicating an hour of a theoretical flight practice in Grupul 7. On the right side of the aircraft no. 84 is a text, teachers asked the future pilots to read and repeat loud as manny times as possible:" Push the handle of the landing gear hard backwards and then forwars, push the pedal with the left foot".



Stânga: Bordul IAR 80 includea aparatură de bord germană, franceză, Lockheed - americană și desigur românească.

Left: The avionics of IAR 80 included apparata from Germany, France, Lockheed - USA and ofcourse Rumania.

10 000 mm, înălțimea de 2 675 mm. Greutatea totală era de 2 280 kg. În timpul testelor prototipul a atins 510 km/h la 4 000 m altitudine.

În 1939 a apărut ideea de realizare a unui model cu 12 cilindrii inversați în V, Junkers Jumo. Desenele indică un aparat cu un fuzelaj mai aerodinamic. Cu o cupolă din plexi, acest model seamănă mult cu P 51 Mustang sau cu P47 Thunderbird, doi vânători redutabili. Deși pe moment abandonată, ideea a fost ulterior reluată, avionul cu nr. 111 fiind modificat prin adaptarea unui motor Jumo de 1200 CP. Acest avion a făcut un zbor de test cu ing. Alexandru Dudu Frim la comenzi în 1942. Vibrații foarte puternice au apărut în celulă ducînd la abandonarea proiectului, 111 fiind transformat în aparat de serie.

În vara anului 1944, pentru a face față valurilor de bombardiere americane, au fost efectuate teste cu adaptarea *unui lansator de rachete aer-aer.*

Producția în serie a întârziat din cauza unor probleme tehnice și organizatorice.

Seria inițială 1-20. Deși a început în toamna lui 1939, seria va fi terminată în 1941. No. 1 în primăvară și ultimul în decembrie. Se optează pentru următoarele soluții:

speed of 510 Km/h at 4,000 m altitude.

In 1939 a suggestion comes up, for achieving a model with reversed 12 cylinders in V shape Junkers „Jumo" engine . Drawings showed a more aerodynamic fuselage I.A.R.-80,with a better profiled cockpit's cupola, ressemblant to the one on either P-51 "Mustang" or P-47D „Thunderbird" fighters. Design was not forgotten, and during 1942, plane no.111 was modified a 211 D Junkers" Jumo" engine of 1,200 Hp. This plane made a tests flight with eng. Alexandru „Dudu" Frim as pilot,then test pilot Strong vibrations appeared in the cell, and made impossible carrying on the flight. I.A.R.-80 plane no.111 has afterwards been re-equipped with I.A.R. K-14-1 000 A engine.

The industrial manufacturing of the airplane will be delayed and finally started in 1940.

I.A.R.80 airplanes 1-20. Serie production starts in autumn 1939,*plane no.1 will be finished spring 1941,* and plane no.20 in Decembre 1941. Compared to the prototype, this serie differred by the followings:

- An I.A.R. K-14 III C-36,HP engine was mounted with 1,000 HP .Shape of NACA ring is changed The engine prop is prolonged.

The armament is increased to 4 pcs Browning FN,7.92 mm calibre machine guns,with a firing unit of 2,400 bullets.

The 20 airplanes were put to tests, all in the factory.

- motor IAR K 14 III C-36 de 1000 CP. Forma inelului NACA este și ea schimbată, elicea este mărită.

- cockpitul este retras pentru creșterea vizibilității pilotului și în spațiul liber se montează o stație radio Telefunken FUG 7a. Cupola de închidere translatează spre spate iar parbizul este mărit. Suprafața direcției este mărită la 1 mp.

Toate aveau numărul tactic piturat alb și numele IAR 80 cu negru

Seria 21 - 50 IAR 80. După rezolvarea deficiențelor întîlnite la primele 20 de exemplare, și mai ales carod al introducerii la unități și al cererilor FAR de tot mai multe avioane de vînătoare, producția a continuat 'din mers' cu încă 30 de exemplare. Acestea vor fi dotate cu motorul IAR K-14IVC-32 de 1000 CP. Ceilalți parametrii au fost identici cu prima serie.

Seria 51-75 IAR 80A. A inclus modificările aduse avionului nr.50, mai puțin instalarea lansatoarelor de bombe sub planuri. Lungimea: 8.970 mm, cu celelalte date neschimbate. Greutatea a sporit la 2.720 kg, puterea specifică scăzînd la 0.37 CP/kg.

Seria 76-90 IAR 80 A. Continuarea testelor cu aparatul nr.75 a mers în paralel cu construcția unei serii de alte 15 avioane. Acestea au inclus modificările capacelor trenului, flapsurile de pe 75 devenind standard de la 76.

Între timp, experimentele cu 75 terminîndu-se, varianta de bombardament în picaj trece în producție.

Seria 91 - 105 IAR 81. IAR 81 este varianta BoPi - Bombardament Picaj a lui IAR 80. De fapt, este un vînător chinuit, care pînă la lansarea bombelor funcționează ca bombardier în picaj. A incorporat toate modificările de pe 75, mai puțin lansatorul de bombe de sub planuri, soluție neviabilă. La început a utilizat pentru misiunile de bombardament bombe de fabricație americană de 225 kg, aflate în stoc și apoi bombele de 225 kg model IAR.

Seria 106 - 130 IAR 80 A. Avioanele au fost identice

Width: 10,520 mm, bearing surface: 16 sqm, length: 8,900 mm. Other geometric data remain unchanged. Weight is increased to 2,080 kg (empty) and 2,685 kg total, which leads to a decrease of specific power to 0.37 HP/kg and to an increase of wing loading to 167.9 kg/sqm. Maximum speed - 514 km/h at 4,000 m, climbs to 5,000 m altitude within 5 min. 50 sec, action radius 730 km at 4,500 m, authonomy 1 h and 50 minutes.

All had their number painted white and the name I.A.R.- 80 with black, also there.

21-50 Serie -I.A.R.-80. After solving of defficiencies met with first 20 pcs. but, especially due to results in service and also due to needs of the air force for fighters, manufacturing continued with another 30 I.A.R.-80. These ones will be fitted with I.A.R. K-14IVC-32 engines, 1000 HP. Other parametres are identical to Serie 1-20.

51-75 Serie -I.A.R.-80A. This Serie includes the modifications made to the airplane no.50, except for the the installing of the two bombes launchers under the wings which did not bring the expected results.

Length of the plane -8,970 mm. Other geometric data remain unchanged. Weight increases to 2,095 kg(empty) and 2,720 kg total,specific power decreases to 0,37 HP/kg,wing loading increases to 170 kg/sqm .

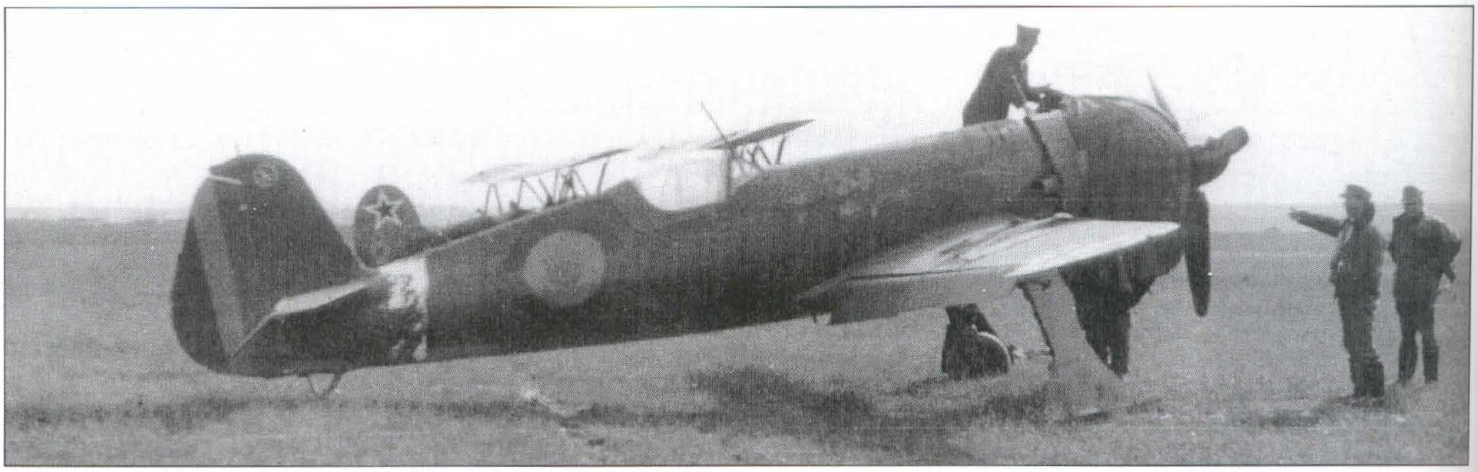
76-90 Serie -I.A.R. -80A. While going on with tests on plane no.75, another 15 I.A.R.-80A planes were manufactured. These ones incorporate transformations made on wing's shutter train and plane no.75's flapses became standard from plane no 76.

Meanwhile, researches on plane no.75 are concluded, so the diving variant manufacturing is started.

91-105-I.A.R. -81. I.A.R.-81 is the BoPi variant (dive bomber) of the I.A.R.-80. In fact, it is a bomber fighter, as after launching its bombs load, could undertake fighter missions.

It incorporated all modification made on plane no.75, except for the launchers under the wings.

For bombing missions, the plane used at the beginning 225 kg American bombs, from stock, and later on, 225 kg I.A.R. model bombs.



Fotografie de pe Frontul de Vest cu noul mod de înmatriculare, lîngă un Po 2 sovietic.

Picture taken on the Western Front with the new colours and a Soviet Po 2 nearby.

cu cele din seria 76-90, mai puțin centurile laterale de pe fuzelaj. Aparatul 111 va fi reținut la fabrică și utilizat pentru diverse modificări, fiind denumit IAR 80 M.

Seria 131-150 IAR 80 A. Față de seriile anterioare avea modificări:

- fuzelajul întărit;
- grosimea mărită a parbizului.

Greutatea ajunge la 2125 kg gol și 2750 kg plin, cu celelalte date identice cu cele ale seriei 76 - 90.

Seria 151-175 IAR-81. Identice cu seria 91 - 105, exceptînd transformările exemplarelor 131 - 150.

Seria 176-180 IAR 80 A. Identice cu seria 131-150.

Avioanele IAR 80 A aveau într-un mod curios, numele pictat cu negru pe capetele planurilor . De fapt se pare că pînă în 1943, au fost identificate ca „80-urile cu 6 mitraliere“ numele de IAR 80A fiind dat pentru a evita confuziile cu aparatele 1-50.

Seria 181-200 IAR 80B. Noua serie a inclus modificările aparatului nr.111. Muniția includea 300 lovituri de 13,2 mm și 1600 de 7,62 mm. Armele erau comandate electric de pe manșă. Este îmbunătățit blindajul protector al pilotului.

Seria 201-211 IAR 80B. Identice cu seria 181-200 , cu excepția a două modificări, preluate de la 202:

- se montează încă un eșapament pe partea stîngă, simetric cu cel existent;
- se adaptează două tancuri largabile de combustibil de câte 100 l.

Seria 212-230 IAR 80 A. Identice cu 201-211 dar cu greutatea sporită la 2190 kg gol și 3020 kg total, datorită rezervoarelor suplimentare și fuzelajelor ranforsate de variantă BoPi și muniției suplimentare de 13,2 mm (350 lovituri).

Seria 231-240 IAR 81. Nevoia operațională de bombardiere în picaj a dus la o nouă serie de avioane IAR 81. Prin comparație cu seria 151 - 175, puteau lua sub planuri două bombe de cîte 50 kg și două rezervoare largabile de cîte 100 l. Pe direcție era scris numele „IAR 81“.

Seria 241-250 - IAR 80C. Această variantă era mai bine înarmată și, cu toate că avea transformările solicitate pentru varianta BoPi, îndeplinea condițiile operaționale solicitate utilizării avioanelor IAR 80/81. Era un vânător produs pentru a face față bombardierelor americane. Varianta BoPi ar fi trebuit să poarte denumirea IAR 81B și așa apare în unele documente. Studiul unor fotografii permite observarea numelui IAR 80C pe direcția acestei serii, ba chiar până la 290.

Armamentul includea 2 tunuri ICARIA, licență Oerlikon

106-130 Serie - I.A.R.-80A. Planes are identic t those from 76 -90 Serie, except for the lateral belts o the fuselage.

Plane no.111 will be kept in the factory and used a tests stand for different modifications,being rename I.A.R.-80M.

131-150 - I.A.R.-80A. Compared to previous seri following modifications are made:

- reinforcing of fuselage.
- thickness of windscreen glass is increased.

Weight reaches 2,125 kg empty and 2,750 k total,specific power is 0.37 HP/kg,wing loading 171. kg/sqm.Other data are identical to 76- 90 Serie.

151-175 Serie - I.A.R.-81. Identical to 91 -10 Serie,except for transformations on the 131 -150 Seri

176-180 Serie - I.A.R.-80A. Planes are identic t 131 -150 Serie.

I.A.R.-80A planes had,curiously, the "I.A.R.8 name painted with black colour on the wings'sides. I fact,it seems that untill 1943,they were identified wit "I.A.R.-80 with 6 machine guns", the name of I.A.R 80A being given, to avoid confusion with the 1 -5 Serie planes.

181-200 Serie -I.A.R. -80B. The new serie include the modifications tested on plane no.111. Firing un will be of 300 pcs 13.2 mm bullets and 1,600 pcs 7.9 mm bullets. The weapons are electrically started, di ferently on calibres,from two switches installed on th joystick. Armour plating of the pilot seat is improved

201-211 Serie-I.A.R. 80B. Identic to 181 -20 Serie planes,except of two transformations:

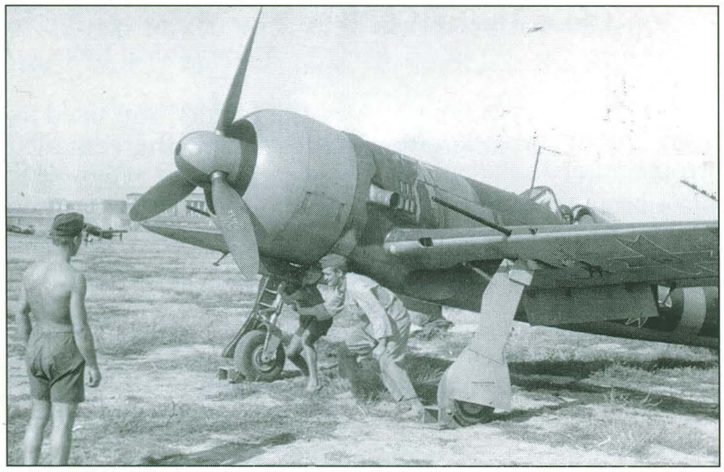
- starting with plane no.202,there is a secon exhaust pipe of the reducer installed,simetrically to th first,on the left.
- there are two 100 litres loosening tanks.

212-230 Serie I.A.R. -80A. Identic to 201 -21 Serie planes but,due to reinforcing of the cell (plan have been designed in BoPi variant but they ga up),the weight reaches 2,190 kg empty and 3,0 total,with additional tanks.firing unit of 13.2 mm ca bre machine guns is increased to 350 bullets.

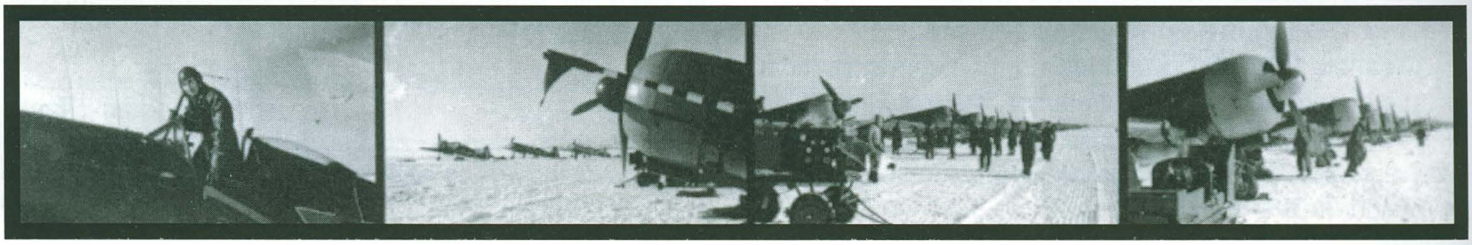
231-240 Serie -I.A.R. -81. The operational need f diving bombers leaded to the new serie of I.A.R.- planes. Compared to the 151-175 Serie, they have t launchers for 50 kg bombs installed under t wings,which could take also the two loosening 10 petrol tanks also.

Name painted on the direction wing side is: "I.A. 81".

241-250 Serie - I.A.R.-80C. This a variant wi increased armament and other transformations ask by the operational use of I.A.R.-80/81 planes. Initia designed as BoPi planes variant,has yet been issued a fighter,in order to face the American bombers. T BoPi variant would have to bear the "I.A.R.-81B",na appearing in some documents. Study of different ph tos shows that on the direction wing of planes fr no.241 to 290, the "I.A.R.-80C" name is painted.











Fotografii SMP realizate la Grupul 6 (Grupul Vizante) după faimoasa victorie din lupta de la 10 iunie 1944 cu Lightning-urile. Jos-dreapta: Avionul cpt.av. Dan Vizante la 10 iunie 1944.
SMP pictures taken for propaganda purposes after the famous fight against the Lightnings on June 10th, 1944 . No.334 is the aircraft of cpt.av. Dan Vizante on June 10th 1944.

de 20 mm cu 120 de lovituri și a 4 mitraliere Browning FN de calibrul 7,92 mm cu 1600 lovituri. Rezervoarele largabile sunt instalate sub planuri.

Seria 251-290, IAR 80C. Identice cu seria anterioară. Numele sunt piturate cu negru pe direcție.

Seria 291-300 IAR 81A. A inclus avioane de tipul BoPi asemănătoare cu cele din seria 212-230. Difereau de acestea prin lansatorul de 225 kg de sub fuzelaj și prin transformările ca la avioanele IAR 80C. Armamentul ca la seria 212-230.

Seria 301-461 IAR 81 C. Este cea mai mare serie de producție, ce a început ca BoPi în 1943 și s-a terminat ca vînător în 1945.

Nici un avion original nu a fost păstrat, ultimele fiind reformate în 1956-1957. Două replici cu numeroase piese originale se găsesc la Muzeul Militar Național și Muzeul Aviației din București.

Armament includes 2 ICARIA cannons,Oerlikon licence,20 mm calibre,with firing unit of 120 strikes and 4 Browning FN machine guns, 7.92 mm calibre, with 1,600 bullets. The two 100 l loosening petrol tanks are installed under the wings.

251 -290 Serie I.A.R. -80C. Other data as for 241 -250 Serie.

I.A.R.-80C airplanes have the name painted with black colour on the direction wing side.

291-300 Serie -I.A.R.-81 A. Included planes are the BoPi variant of I.A.R.-80B Serie 212 to 230. They differ from those by the 225 kg bombs launcher under the fuselage ,as well as by transformations made on I.A.R.-80C planes.Armament, as on Serie 212-230.

301 -461 Serie -I.A.R.-81 C. It is the biggest manufacturing serie,started as diving bombers'manufacturing,during 1943 and ended as fighters.

No original was kept, they were all scrapped in 1956-57. Two replicas with some original parts are exhibited in Romanian Museums in Bucharest.

PZL 23B KARAS



Din totalul de 31 avioane poloneze refugiate în 1939, doar 19 au fost armate intrând în Escadrila 73 Bombardament din Flotila 3 Bombardament şi ulterior în Grupul 6 Bombardament la Craiova. Intră în luptă din 3 august 1941, de pe Ialoveni, lîngă Chişinău. Este deosebit de activă în sprijinul Armatei a IV-a şi este citată pe ordin de zi mai mai multe ori. Se întoarce la Craiova după căderea Odesei, la 20 octombrie 1941. Datorită existenţei avioanelor de rezervă în depozite şi deci a folosirii lor ca piese de schimb, cîteva aparate iau parte şi la campania de la Stalingrad, apoi resturile escadrilei sunt folosite în ţară la antrenament până în 1944.

Jurnalele de operaţii menţionează utilizarea lor mai mult ca aparate de observaţie în cel de al doilea an de război, şi mai puţin ca avioane de bombardament uşor fiind foarte sensibile şi rapid depăşite tehnic.

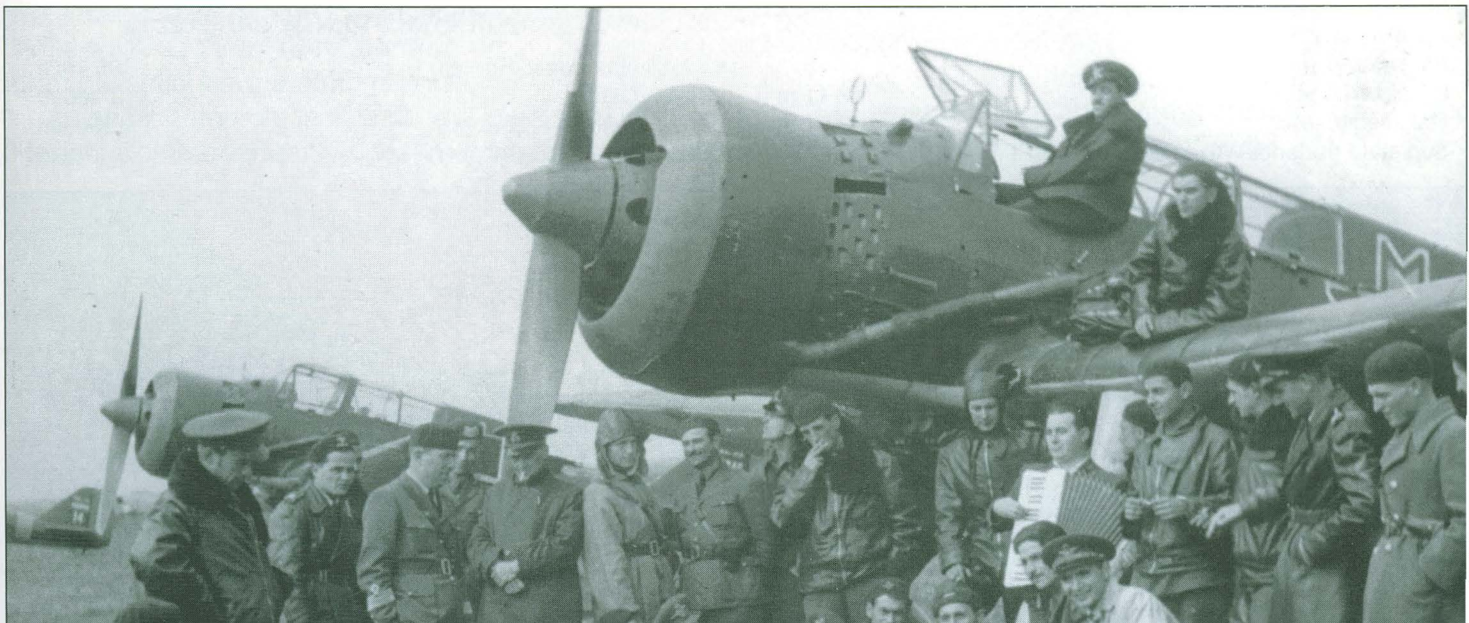


In 1939, a total of 31 Polish aircraft of this type fled to Rumania. Only 19 of them entered the Escadrila 73 Bombers of Flotila 3 Bombardament and later Group 3 Bombardament at Craiova. After a short training they entered combat from August 3rd, 1941 in the Battle of Odessa. Due the existing of the other aircraft as a spare parts source some were used even in the Stalingrad campaign and then retired in the aviation schools till 1944.

Crews complained the lack of protection and excesive sensibility to hits. After their use in the first campaign, archieves jpournal mentions only their activity as medium recognaissance and not as bombers anymore.

Anvergură/Span:	13,95 m	Viteză de croazieră/Cruising Speed:	320 km/h
Lungime/Lenght:	9,68 m	Plafon practic/Ceiling:	7 300 m
Suprafaţă portantă/Wing Surface:	26, 8 mp	Raza operaţională/Range:	1250 km
Motor/Engine:	Bristol Pegasus 680 CP	Masa totală/Total Weight:	3500 kg

Armamentul defensiv includea 3 mitraliere tip Browning sau Rheinmetal de 7,92 mm montate de români.





Mitralior de bord, cpt.av. Nae Nițescu - cdt. Escadrila 77 în 1944, slt.av. Gheorghe (Gâgă) Georgescu, slt. av. Vasile Buzban. În mai 1944 LOS-urile mai erau operative. Din 6 aparate pe pistă în ultima misiune, 3 au decolat și numai unul s-a întors. Erau uzate și vechi.

Gunner, cpt.av. Nae Nițescu -c.o. Escadrila 77 in 1944, slt.av. Gheorghe (Gîgă) Georgescu, slt. av. Vasile Buzban. In May 1944 the LOS-es were still in use. During their last operational mission, out of 6 bombers, 3 took off and only one returned, two landing in emergency. They were too old.

România a comandat în Polonia 30 de aparate de bombardament rapide de tip PZL 37D în martie 1939. Deși 5 au fost deja plătite ele nu au fost livrate niciodată. O coincidență ciudată face ca să se refugieze în România 4 aparate tip PZL 37 A numerotate 201-204 și 18 PZL 37B, numerotate de la 205 la 222. Au echipat Grupul 4 din Flotila 1 Bombardament, cu Escadrila 76 și Escadrila 77 ce a participat la campania de Eliberare a Basarabiei și la Bătălia Odesei.

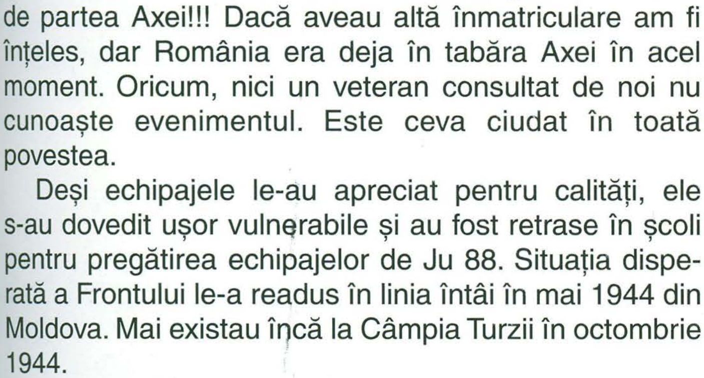
O stranie poveste cunoscută sub numele de „Incidentul de la Kosice" circulă încă în literatura folclorică de aviație și este legată de bombardarea în plină zi a acestui oraș de 3-5 LOS-uri cu înmatriculare românească!!!, lucru ce a dus la intrarea Ungariei în război de partea Axei!!! Dacă aveau altă înmatriculare am fi înțeles, dar România era deja în tabăra Axei în acel moment. Oricum, nici un veteran consultat de noi nu cunoaște evenimentul. Este ceva ciudat în toată povestea.

Deși echipajele le-au apreciat pentru calități, ele s-au dovedit ușor vulnerabile și au fost retrase în școli pentru pregătirea echipajelor de Ju 88. Situația disperată a Frontului le-a readus în linia întâi în mai 1944 din Moldova. Mai existau încă la Câmpia Turzii în octombrie 1944.

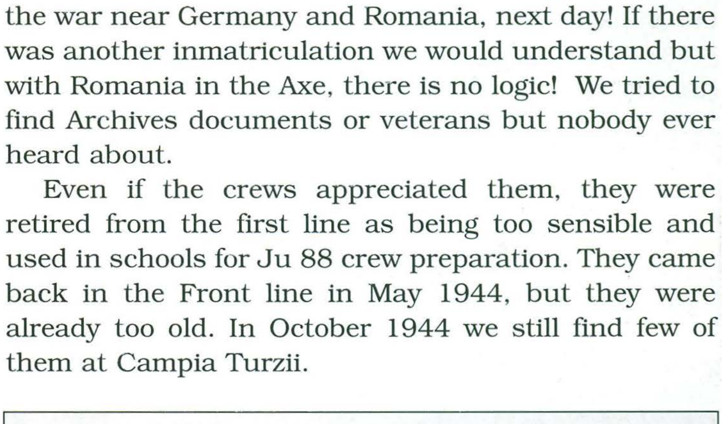
Romania ordered in Poland 30 fast bombers of the PYL 37 LOS D type in March 1939. Even if 5 of them were already paid they were never delivered. Coincidence made 22 aircraft to take refuge into Romania. 4 of them, type PZL 37A, numbered 201-204 and 18 of the PZL 37B, no. 205 to 222 equipped Grupul 4 of Flotila 1 Bombardament. Escadrila 76 and Escadrila 77 were deeply involved in actions during the Bassarabia Liberation Campaign and Battle for Conquer of Odessa.

A strange story still mentioned in the folklore articles, under the name of "Kosice Incident" mentions the daylight bombing of the city by 3-5 LOS under Romanian inmatriculation!!! This led Hungary to enter the war near Germany and Romania, next day! If there was another inmatriculation we would understand but with Romania in the Axe, there is no logic! We tried to find Archives documents or veterans but nobody ever heard about.

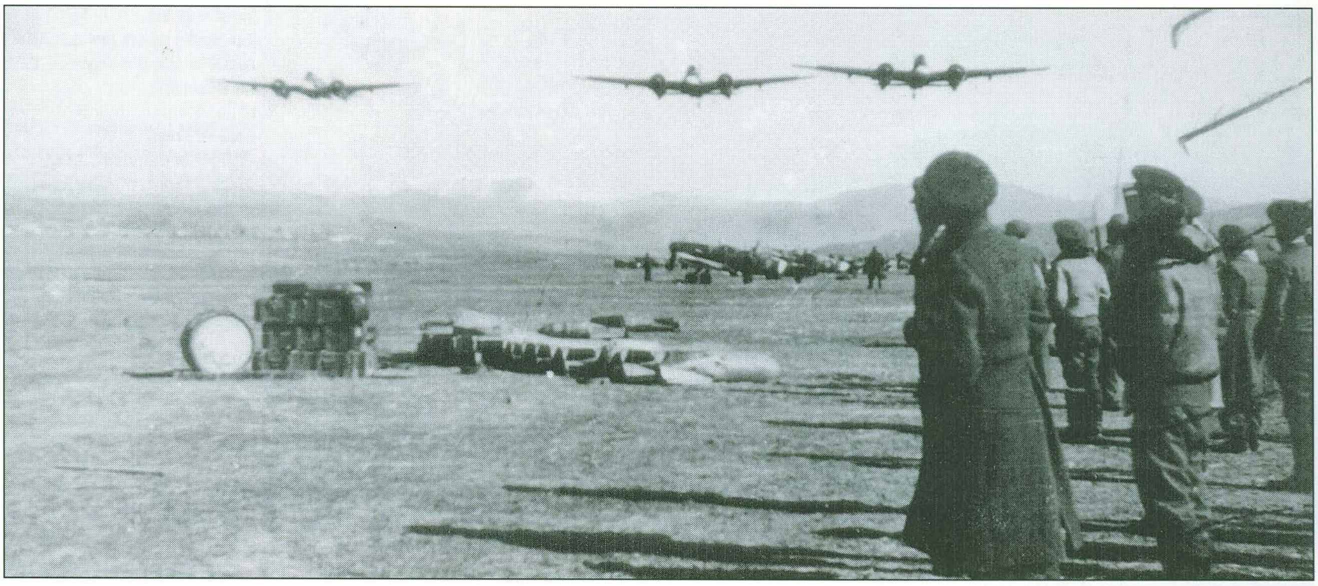
Even if the crews appreciated them, they were retired from the first line as being too sensible and used in schools for Ju 88 crew preparation. They came back in the Front line in May 1944, but they were already too old. In October 1944 we still find few of them at Campia Turzii.



Predare-primire de comandă a Grupului 5, cdor. Balaban Zamfir către cdor. Malinovski Rudolf. Tecuci, aprilie 1944.



Hs 129



Grupul 8 Asalt (poreclit de unii „Asfalt" datorită atacului la foarte joasă înălțime practicat) a fost cea mai eficientă unitate a FARR pe Frontul de Est. Unitatea de asalt, inițial dotată cu IAR 81 BoPi a fost restructurată în 1943. Avionul din dotarea Grupului 8, Henschel 129 B era revoluționar și din el vor deriva și A 10 Fairchild și Su 25, actualele avioane de atac la sol. Pilotul era protejat de proiectile într-o cutie blindată al cărei parbriz rezista la o lovitură directă a tunului de 37 mm!!! 6 mitraliere de 7,62, două tunuri de 30 mm semiautomate și 2 bombe acroșate de 250 kg îi confereau o putere de foc redutabilă. Aparatele de bord ce controlau motoarele era montate în exteriorul cabinei, pe carcasele motoarelor.

62 de exemplare a variantei Hs 129 B-2 au format Grupul 8 Asalt cu Escadrilele 41, 42 și 60 la Kirovgrad în 7 mai 1943. Operațiunile au început la 12 august 1943 de pe Kramatorskaia. Eficiența Grupului a fost atât de mare încât mulțumirile către Comandamentul FARR au început să sosească de la toți comandanții de mari unități române și germane din zona de operați, începând cu feldmareșalul von Kleist comandantul Grupului de Armate A. Avioanele erau puse la dispoziție de germani începând cu primele 35 la 16 iunie 1943, apoi cu alte 122 de aparate, totalul fiind de 241 exemplare. Deși pierderile în personal au fost reduse, cele de aparate au fost ridicate, la 23 august nemaifiind în stare de funcțiune decât 16 ce alături de capturi au fost trimise pe Frontul de Vest.

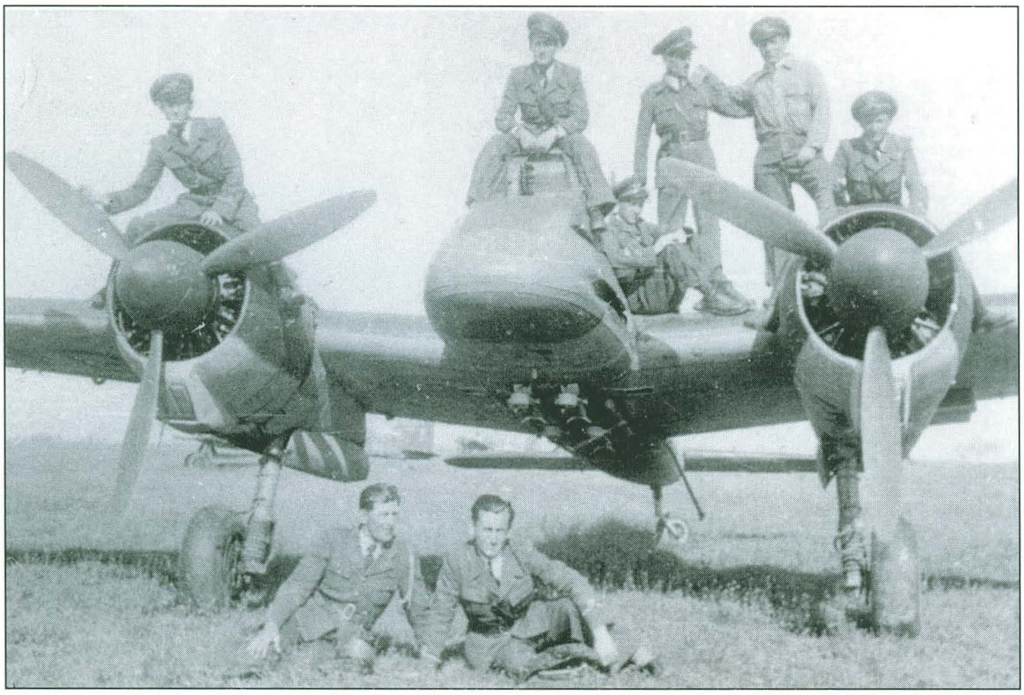
Au fost numerotate în funcție de sosirea oarecum neplanificată la unități (din 3 surse: cele oferite de Luftflotte 4, cele 15 comandate și cumpărate și cele 14 capturate). De la 101 la 132, de la 211 la 238 și de la 311 la 338. Către sfârșitul războiului erau atât de puține încât au fost comasate în Escadrila 41 Asalt.

The 8th Assault Group received the nickname „Asphalt" as they came always very low for target attack and were the most efficient ever unit of the FARR on the Eastern Front. The Assault unit initially had IAR 81 BoPi (Bomber-Diver) aircraft and was restructured in 1943. The aircraft they received, the He 129B is not very well known but was revolutionary and could be considered as the father of today A 10 Fairchild and the Su 25, both designed for ground attack. Pilot was protected against gunfire in an armoured box able to resist direct hits from a 37 mm gun! 6 machine guns of 7.62, two 30 mm guns and 2 bombs of 250 kg each gave it a respectable firepower. Almost all control indicators were outside the cabin, on the engines shields!

62 aircraft of the Hs 129 B 2 equipped Grupul 8 Asalt with Escadrilele 41, 42 and 60 at Kirovgrad in May 7th, 1943. Operative missions started on Kramatorskaia in August 12th 1943. Efficiency was so high, that all German and Romanian units asked for they help daily and started to send thank letters, from Fieldmarchall Von Kleist, C.O. of Army Group A. Luftflotte 4 supplied the aircraft from the first 35 to another 122 aircraft, final number being 241! Even if the pilots loses were very low, those of aircraft were high. In August 23rd 1944 only 16 were operational and together with some captures were sent on the Western Front.

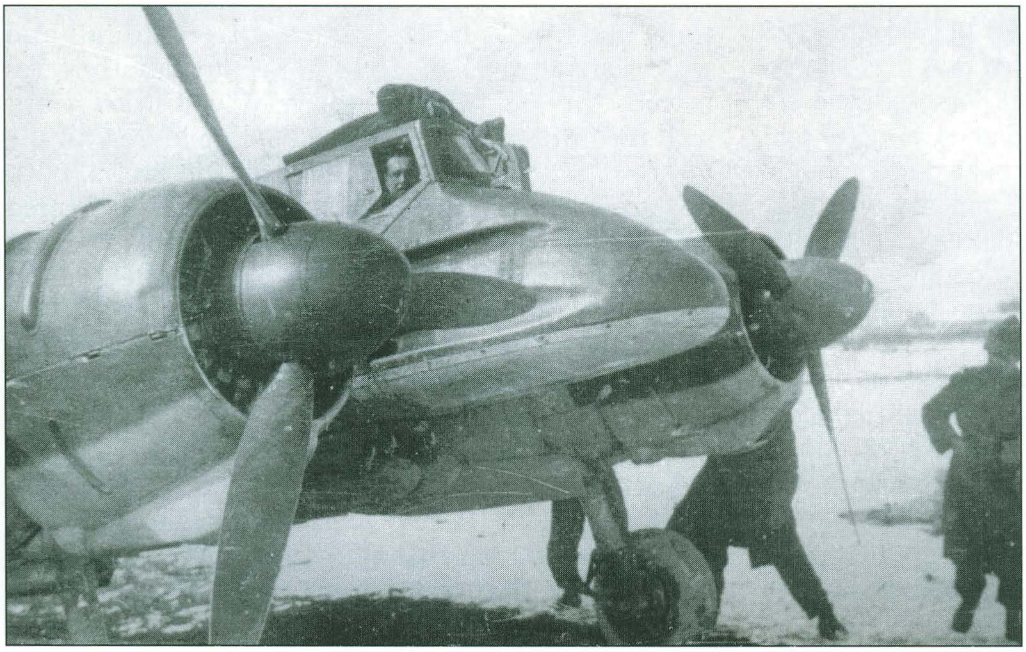
The received tactical numbers as they arrived, in a mess. From 101 to 132, from 211 to 238 and 311 to 338. By the end they were so few as they had to be all concentrated in Escadrila 41 Asalt.

Anvergura/Span:	14,20 m
Lungime/Lenght:	9,75 m
Înălțime/Height:	3,25 m
Raza de acțiune/Range:	690 km
Motoare/Engines:	2 x Gnome Rhone 14 M
Viteză maximă/Max. Speed:	407 km/h
Plafon practic/Ceiling:	9000 m
Armament/Weapons:	6 mitraliere/machine guns MG 17 de 7,62 mm 2 tunuri/guns Mk 101 de 30 mm și 250 kg bombe



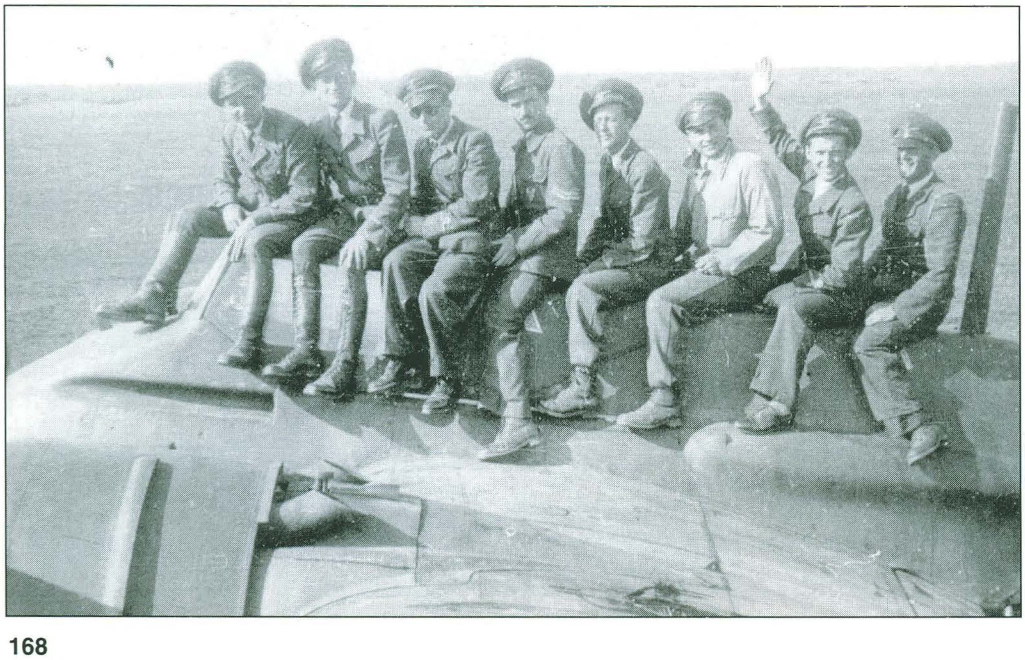
Frontul de Est.
Fotografie pentru revista „Aripi Romaneşti“, astăzi în colecţia Muzeului Militar Naţional din Bucureşti.

Eastern Front.
Picture for the press, today in the collection of the National Military Museum in Bucharest.



Lt. av. Nicolae Serescu comandantul Escadrilei 42 Asalt, gata de misiune în noiembrie 1943.
Capotajele elicelor erau albastre pentru a se face distincţia între escadrile.
Membrii acestui grup au ajuns să aibă o medie de câte 4-5 misiuni zilnice, fiecare.
Erau continuu solicitaţi de situaţia disperată a Frontului, dar şi de eficienţa intervenţiilor lor.

Lt. av. Nicolae Serescu C.O. of Escadrila 42 Asalt, ready to take off in November 1943.
Propellers noses were blue for this Squadron.
Members of the Group had 4-5 missions a day due the desperate situation of the Front and their efficiency.
(V. Avram)



Membrii Escadrilei 60.

Members of the Escadrila 60:
lt. av. Ghidiceanu Ion, slt. av. Munteanu Lazăr, adj.av. Bulhac Trifan, lt.av. Rada Dumitru, adj.av. Mateescu Ştefan, adj.av. Ilie Ghiţă, adj.av. Mladin Costică, adj.av. Dumbravă Victor.



IAR 38 cu nr.13 avându-l ca pilot pe lt. av. Nicolae Petrescu (cu țigara). Se observă foarte bine inscripția de fabrică „Nu atingeți". Făcea parte din Escadrila 22 Observație, ce a fost foarte activă în Campania de Eliberare a Basarabiei și la Asediul Odesei. Deși avea un motor mai puțin puternic, IAR 38 a fost preferat de piloți pentru fiabilitate, diferența de performanțe nefiind semnificativă.

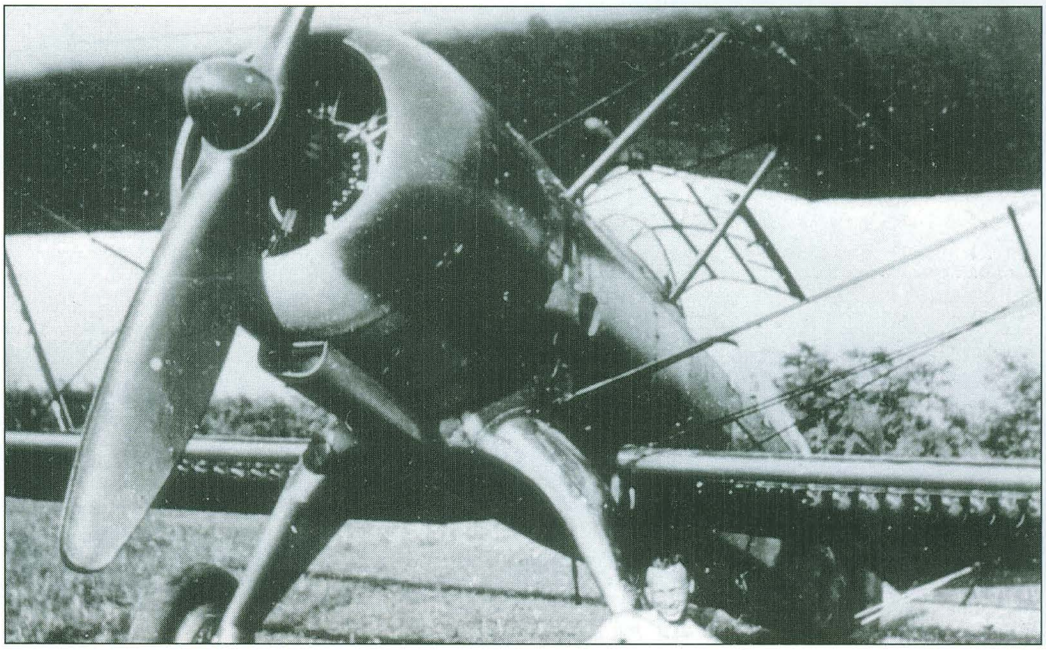
IAR 38 no 13, had as pilot lt. av. Nicolae Petrescu (smoking). You see the factory indication „Do not touch". The aircraft belonged to the Escadrila 22 Observație (Recce) and was very active during the Liberation of Basarabia Campaign and in the Siege of Odessa. Even with an engine less powerfull, the IAR 38 was prefered by pilots as it was very reliable. The performances were unsignifiant different to the IAR 39.

În urma experienței câștigate prin fabricarea sub licență a Potez-ului XXV, Uzina IAR a creat prin intermediul inginerilor Ioan Grosu și Petre Carp în 1937, un biplan cu trei locuri pentru recunoaștere și bombardament ușor. Dotat cu patru mitraliere, dintre care două în planul superior, aparatul putea transporta atașate 12 bombe de câte 25 kg. În acel an s-au produs 50 de structuri, nr. 1 la 50, producția oprindu-se din lipsă de motoare. Prin înlocuirea motoarelor IAR K14-II C32 de 870 CP produse în licență la IAR cu motorul BMW 13 de 700 CP și modificările necesare, a apărut IAR 38, din care au fost executate 75 de bucăți în 1939, nr. 1 la 75. În ianuarie motorul K 14 II C 32 a fost livrat și s-a încheiat prima comandă. Au fost rapid comandate încă 50 de IAR 38, dar noul motor fiind satisfăcător, acestea au fost convertite și au apărut primele 50 de IAR 39, numerotate de la 1 la 50. Alte 45 au primit numerele de la 51 la 91. Datorită aglomerării Uzinelor IAR cu IAR 80

As a result of the experience gained producing under licence the Potez XXV, IAR Works created her own design with diploma eng. Ioan Grosu and Petre Carp: the biplane for recce missions and light bombardment missions IAR 37. Armed with 4 machineguns, 2 in the upper wings, the aircraft could carry 12 bombs of 25 kg each. In 1937 there were produced 50 structures, receiving no. From 1 to 50. There were no available engines. Replacing the one in the original design, the IAR K14-II C32 of 870 HP not ready in an IAR licence, with BMW 13 of 700 HP a new model, the IAR 38 was ready. 75 were produced in 1939 with no.1 to 75. In January the IAR engine was delivered and the first order was delivered. Some other 50 IAR 38 were asked and converted as the new engine proved reliable in IAR 39, no. 1 to 50. Some other 45 received no. 51 to 91. As the IAR Works

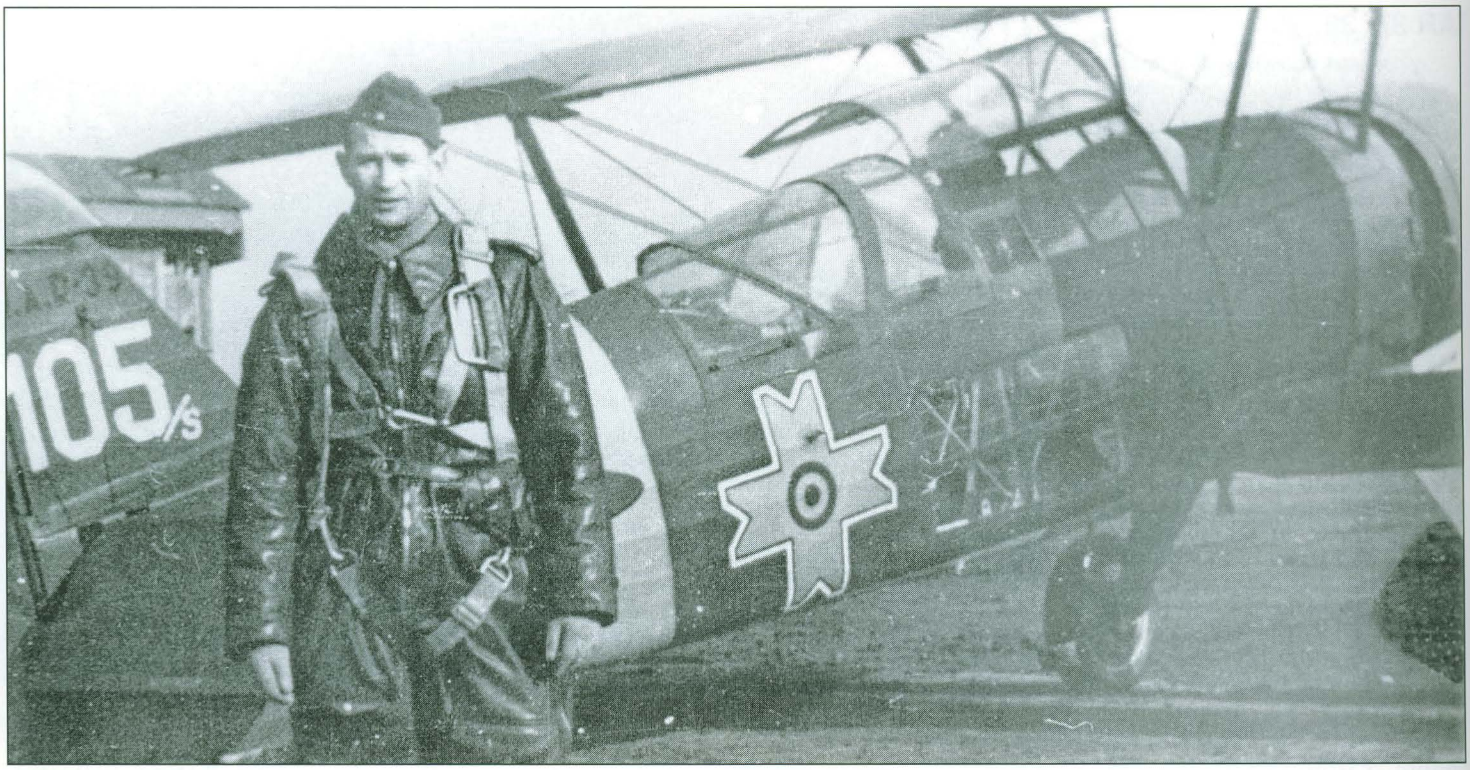
O fotografie rară, cu bombele de 25 de kg acroșate sub planurile inferioare. Aceste lansatoare originale IAR, tip Gogu Viziru, au fost montate pe IAR-urile 37, ulterior renunțându-se la ele, avionul nefiind folosit în misiuni de atac la sol și nici de la înălțime medie, cu toate că era dotat cu vizor de bombardament.

Rare picture with the 25 kg bombs under the low wings. These launchers were originaly designet in the IAR Works under the name Gogu Viziru. They were used on the IAR 37. Later they were abandonned as the plane was not anymore used as a light bomber even if it had an aiming device aboard.



Pagina opusă: Fotografie din iarna 1941-1942 cu camuflaj alb de sus. În primăvară va fi revopsit în verde.

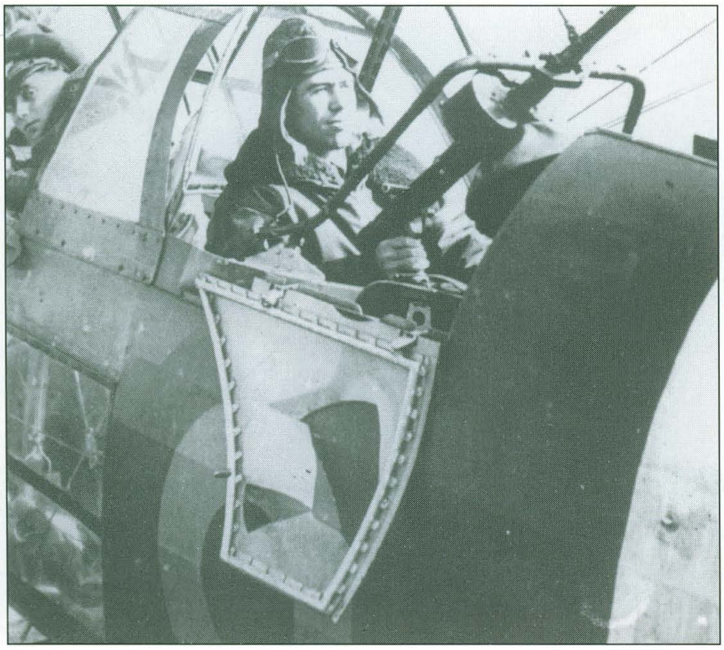
Opposite page: Winter 1941-1942. For camouflage reasons, the aircraft upperside is painted in white. once the spring will come, it will be repainted in green.



și JRS, asamblarea a fost transferată fabricii SET din București. Aceasta a primit prima comandă de 50 de IAR 39 în august 1940, cu numerele 96/s la 145/s. O comandă suplimentară de încă 50 a fost închisă în iulie 1943, nr. 146/s la 195/s. Ultima comandă a fost pentru 60 de aparate IAR 39, nr. 196/s la 255/s. Ultimele 12 au fost livrate în octombrie 1944 și au fost folosite și ca remorchere pentru planoarele DFS ale FARR din Escadrila 109 Transport. A fost un avion de mare succes pentru FARR. La 22 iunie 1941, circa 15 escadrile erau dotate cu IAR 39, cuprinzând și câteva IAR 38 sau IAR 37.

received to many orders for IAR 80 and JRS, the SET Factory took production responsibilities. They started their first order in August 1940 and delivered the first 50 aircraft in July 1943 with no. 96/s to 145/s. Another 50 were ordered and then the last 12 were delivered in October! 944 and were used as tugs for the DFS gliders of the Escadrila 109 Transport Planoare. It was a successful aircraft for FARR. In June 22nd 1941 when we entered the war, 15 Squadrons were equipped with IAR 39, 38 and some with 37.

Anvergura/Span:	13,10 m
Lungimea/Lenght:	9,60 m
Înălțimea/Height:	3,99 m
Masa gol/Weight Empty:	2177 kg,
Masa totală/Total Weight:	3085 kg în vers. bomb., 3 007 kg în versiunea recunoaștere
Motor/Engine:	IAR K 14 C 32, 870 CP
Viteza maximă/Max. Speed:	336 km/h
Plafon practic/Ceiling:	8000 m









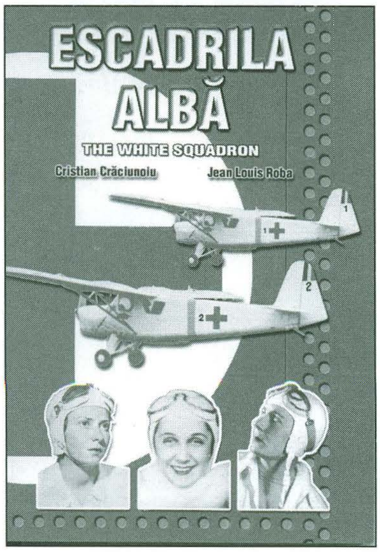
Acest avion de turism monomotor cu trei locuri și aripă sus, era în fabricație din anul 1935. Versiunea ambulanță a apărut în 1937 și a avut un succes deosebit la Tîrgul de la Zurich. La sfârșitul campaniei germano-sovietice din Polonia, 28 avioane RWD 13 se refugiaseră în Romania, dintre care 4 de tipul S, sanitar.

Acestea din urmă, în urma unei idei a Marinei Știrbey, au servit la înființarea unei unități sanitare de transport deservite de aviatoare sportive. Primele aviatoare afectate noii unități la 25 iunie 1940 au fost Virginia Tomas, Nadia Russo și Mariana Drăgescu. Ulterior din Escadrila 108 Transport Ușor, din Grupul Aerotransport Militar, au mai făcut parte uneori pentru scurte perioade de timp, Maria Voitec, Jeana Iliescu, Maria Adam, Maria Nicolae, Virginia Duțescu, Stela Huțanu, Eliza Vulcu etc.

Avioanele au fost folosite și pentru legătură, supraviețuind războiului. 26 au fost înapoiate Poloniei în 1946, dar numai 2 au fost reținute, celelalte fiind trimise la casare.

This single engine aircraft with three places and high wing was in production in Poland since 1935. The ambulance version was first presented at Zurich Air Show in 1937. After the German-Soviet invasion of Poland, 14 RWD 13 choose refuge in Romania, the final figure beeing about 28. Only 4 of them were of the S type and were used for a Sanitary Transport Unit. Following an idea of Princess Marina Stirbey they had sport women pilots, the first of them beeing Virginia Thomas, Nadia Russo and Mariana Dragescu. After them, there were pilots in the Escadrila 108 Transport Usor, even for short time periods of time: Maria Voitec, Jeana Iliescu, Maria Adam, Maria Nicolae, Virginia Duțescu, Stela Huțanu, Eliza Vulcu etc.

The other aircraft were used for personnel transport, liason missions etc. They survived the war and 26 were sent back to Poland. Only 2 were retained for service, the others beeing scrapped.

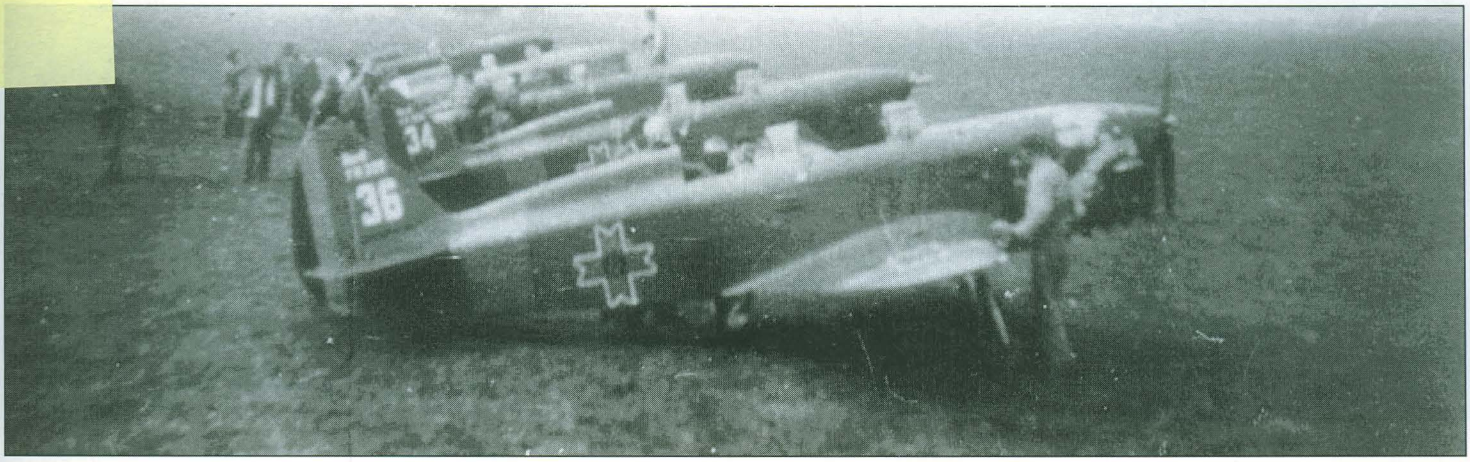


Escadrila Albă rămâne o legendă în istoria Aviației Române. Faptele de război ale fetelor din Escadrila Sanitară pot constitui oricând, nu numai un subiect de carte (sus) dar și de film de dragoste pentru aviație.

The White Sqadron is the story of the girls involved in Sanitary Services of the FARR on the Front. Their adventures, war life and heroism could be not only the subject of a book (above) but also of several movies.







Nardi 305 a fost un avion avansat de școală fabricat în Italia și folosit în școlile Regia Aeronautica. Biplas în tandem, monoplan cu aripă joasă a fost comandat de FARR în 31 de exemplare în 1937, numerotate de la 1 la 31. În 1938 a fost obținută licența de construcție pentru IAR și SET. Cele construite în România erau ușor diferite datorită motorului adoptat, IAR 6G1 de 192 CP, sau Argus As 10C de 220 CP, pentru cele 82 construite la SET. Cele construite fără cabină închisă au fost popular denumite „Nardiul verde", iar cele cu cabina închisă „Nardiul alb".

Inițial, pe aeroportul Buzău, au activat 4 instructori italieni, foarte simpatizați de elevi. Atunci când situația a cerut-o, toți 4 au fost urgent convocați la bazele italiene de vânătoare și trimiși la Tobruk unde au murit în luptă. Mulți piloți din Grupurile 7 sau 9 vorbeau despre ei la superlativ.

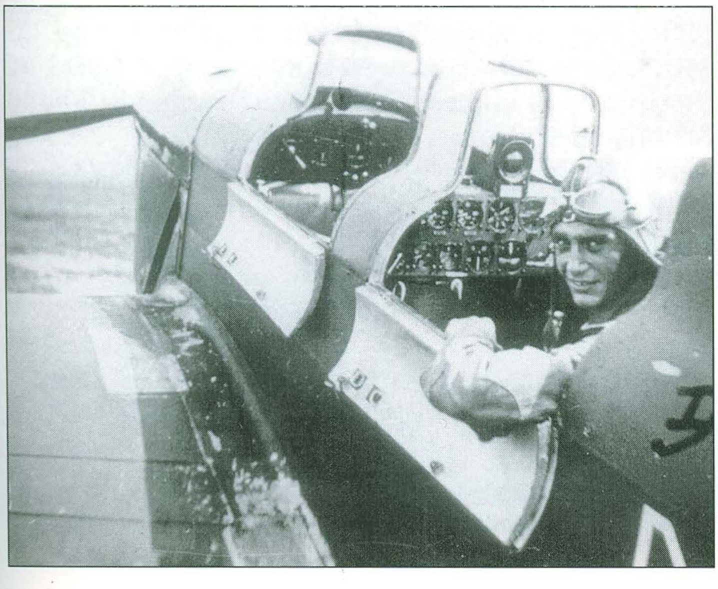
S-au construit și două exemplare din varianta FN 305 D cu lungă rază de acțiune, YR-POP și YR-MAH primul fiind destinat să traverseze Atlanticul cu Popișteanu. Războiul a întrerupt acest proiect îndrăzneț.

Nardi 305 was an advanced trainer produced in Italz and widely used by Regia Aeronautica. Two tandem places, single low wings, was ordered in 31 items in 1937, recieving no.1 to 31. A building licence was taken in 1938 for IAR and SET. The aircraft built in Romania were different due the engine adopted, the IAR 6G1 of 192 HP or Argus As10C of 220 HP for the 82 built at SET. those produced with an open cabin were popular known as the „Green Nardi" and the closed cabin as the „White Nardi".

Used for advanced training, the pupils of the Buzău airfield remember still the four Italian monitors. Very good flzers and highly popular people they were all called to defend Tobruk and died fighting there. Manny of the old pilots of Group 7 and 9 Fighters talked about them in superlative terms. Two aircraft of the FN 305 D, Long Range were built YR-POP and YR-MAH with the intention to fly over the Atlantic ocean but the War put an end to the project.

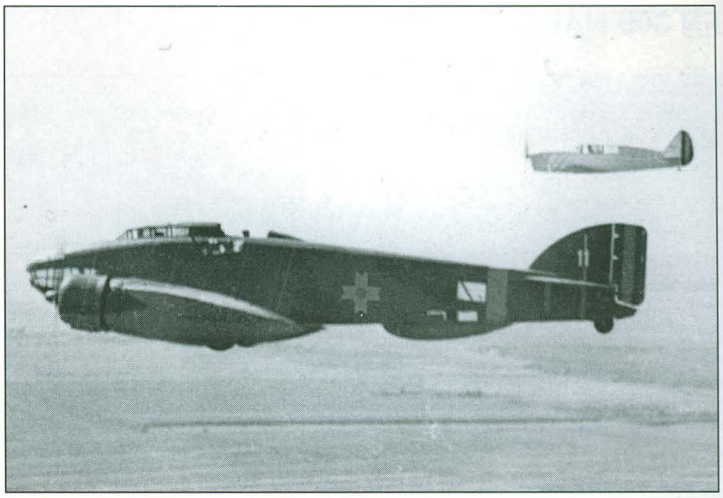
O lege imuabilă guvernează școlile de aviație: dacă se întâmplă ceva straniu, întotdeauna elevii sunt de vină! Evident. Și așa continuă de un secol.

One low works in all aviation schools of the planet: if there is something strange or unusuall happening, the pupils are responsable! Of course. And it goes on like this for almost a century.









Nardiul alb, denumirea variantei cu cabină închisă era ultimul pas până la avionul de vânătoare atât de dorit.

KLEMM 35



Mareşalul Ion Antonescu, guvernatorul Transnistriei C-tin Alexeanu şi Irina Burnaia inspectând Escadrila de transport local. Când a aflat că sunt piloţi cu experienţă de Front, Antonescu i-a alocat pe toţi Grupului 3 Asalt, pe atunci în formare. (Nicu Stan)

Marshall Ion Antonescu, Transnistria Governor C-tin Alexeanu and pilot Irina Burnaia inspecting local transport pilots. When he was told about their experience as war pilots, Antonescu sent them all to Grup 3 Picaj Stukas.

Klemm-ul 35 personal al Irinei Burnaia, înmatriculat YR-INA.

Personal Klemm 35 of Irina Burnaia inmatriculated YR-INA.





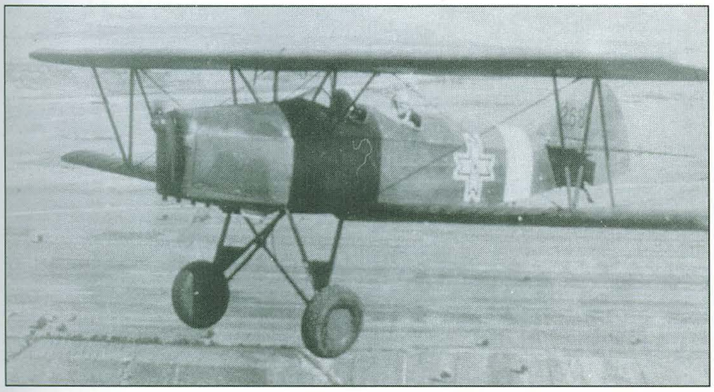
Prototipul lui Klemm K1 35, „avion de sport" a zburat în 1935. Perfecţionarea lui a dus la seria K1 B şi apoi D, varianta cu cabină închisă ce au fost exportate în cîteva mii de exemplare în întreaga lume. Au echipat şcolile de zbor civile şi militare, inclusiv Luftwaffe. În România au fost câteva cumpărate de persoane particulare şi 65 de exemplare de şcolile militare, din care au sosit 63 în 1938/1939. Era un avion elegant cu două locuri în tandem, monoplan cu aripă joasă în M inversat.

The Klemm K1 35 „sport aircraft" flew first in 1935. It's improvement led to K1B and then D, with closed cabin, exported all over the world in thousands of copies. They were present in Flight Schools everywhere, even in the Luftwaffe. A few were bought by privates in Romania and then 65 of them for the Romanian Aeronautics Schools. 63 arrived in 1938-1939. It was an elegant two tandem seats, low wings in an inverted M.

It became so popular in schools that even a song was writen for it and (!) it is played even today in every aviators party: „The Aviation"/ Gives Sensation/and is teaching you to love...".

Anvergura/Span:	10,40 m
Lungime/Lenght:	7,50 m
Înălţime/Height:	2,05 m
Suprafaţă portantă/Wing Surface:	15,20 mp
Motor/Engine:	87 CP
Viteză/Speed:	140 km/h
Plafon practic/Practical Ceiling:	3200 m

FLEET 10G





Aceste poze pot fi găsite în albumele piloților români din perioada interbelică, ce au învățat toți să zboare pe Fleet 10G

These are typical pictures of all Romanian pilots between the war when they learn to fly aboard the Fleet 10 G in Aviation Schools.

Fleet 10 este la origine un avion canadian ce a apărut în 1934. El conserva structura unui alt biplan, Fleet 2. Era o structură simplă din țevi, lemn și pânză ce a fost echipată cu diverse tipuri de motoare pentru diferiți beneficiari externi. În 1934 au fost cumpărate din SUA 20 de avioane, nr. 1 la 20 și licența de fabricație atât pentru avion, cât și pentru motor. Din 1935, circa 340 de exemplare au fost construite în România ca avioane de școală și legătură la IAR, ICAR și SET. S-a construit până în 1943 și a fost cel mai răspândit avion de școală și legătură.

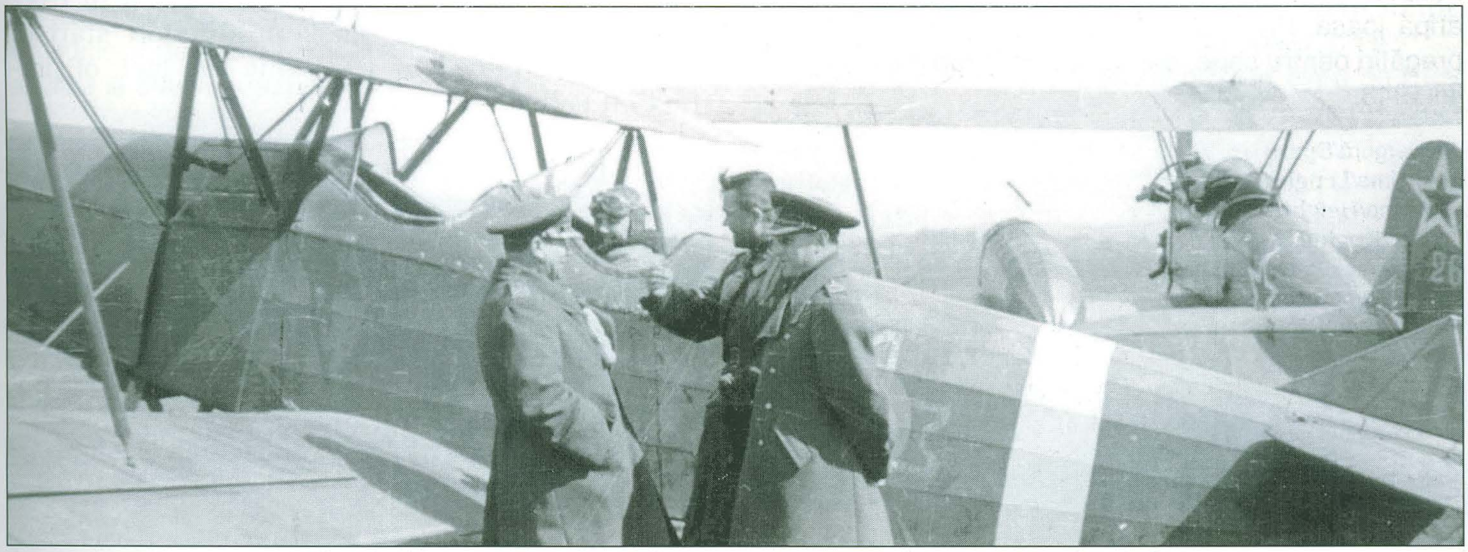
Escadrilele 111, 112, 113, 114, 115 și 116 au fost echipate cu acest avion și fiecare Escadrilă din FARR a avut în dotare cîte un Fleet 10G pentru legătură, poștă și comunicații. Fiind un avion foarte fiabil a întrunit aprecierile tuturor beneficiarilor. Între alte particularități o avea și pe aceea de a fi singurul avion american fabricat în acestă parte a Europei înainte de război și în timpul acestuia.

Originaly Fleet was a Canadian aircraft of 1934. He kept the structure of another biplane, Fleet 2. It was a simple structure of pipes,wood and canvas, equiped with different engines for different external users. In 1934, 20 aircraft were bought from USA, no.1 to 20 and also the licence for production, both for the structure and for the engine. Starting 1935, about 340 aircraft were built in Romania as school trainers in IAR, ICAR and SET production lines. It was built till 1943 and it was the most widelly used aircraft in schools and liason missions.

Squadrons 111, 112, 113, 114, 115 and 116 were equipped with this aircraft. Besides, every squadron of the FARR had a FLEET 10G for liason purposes, post ransport and comunications. Beeing very reliable it had a good reputation among all pilots. Among other particularities, it was the only American aircraft build in this half of Europe before and during the war.

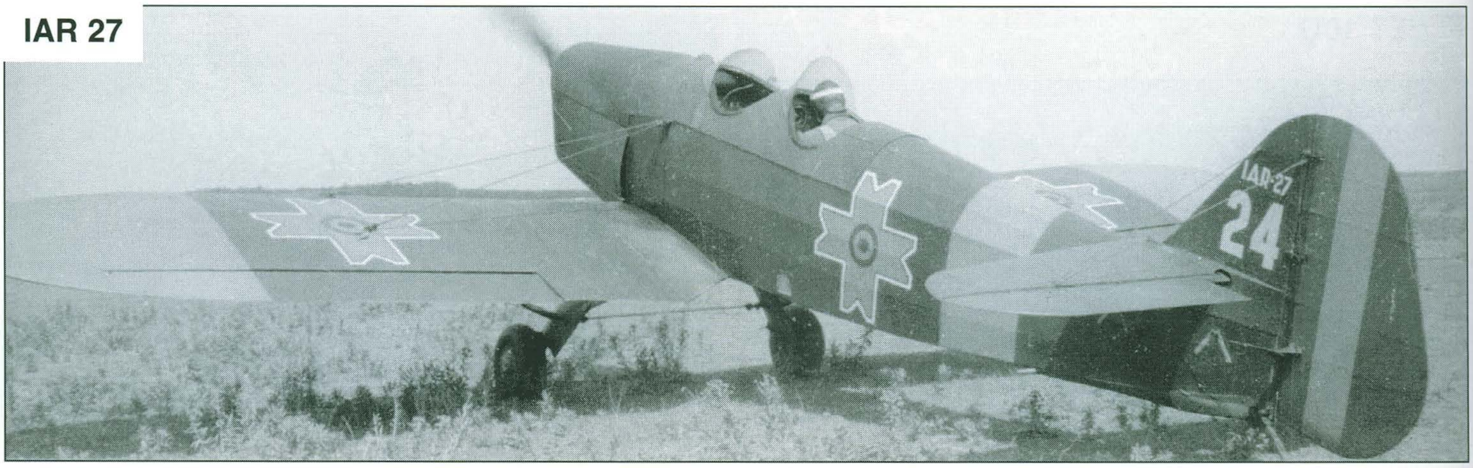
One of them is still under display at the Muzeul Militar National of Bucharest.

Anvergura/Span:	8,53 m
Lungimea/Lenght:	6,88 m
Înălțimea/Height:	2,36 m
Motor/Engine:	Gipsy Major de 130 CP
Viteza/Speed:	160 km/h
Plafon practic/Ceiling:	3500m



Alături de un Po 2 sovietic pentru transport răniți. Remarcați cocarda aplicată straniu peste Crucea lui Mihai!

Near a Soviet Po 2 for wounded transport. See the strange Romanian cocard over the Michael Cross.



Avea două rezervoare de benzină în aripi și pompă de mână. Elevilor l-i se spunea „Ai uitat-o, ai terminat-o!"

IAR 27 had two fuel tanks in the wings and a hand pump. The pupils had to know: „You forgot it, you finished it!"

Acest monoplan de antrenament și școală a fost comandat de guvern în 1936.A fost testat cu succes în 1937.Fuzelajul era asemănător celui de pe Fleet 10G, planurile fiind un design IAR original. Întrucît fabrica era foarte aglomerată, comanda de 80 de aparate de serie a fost transmisă fabricii SET. Și aceasta a întârziat comanda, datorită priorităților impuse de construcția IAR 37 în serie și astfel, primele 80, nr.1 la 80 au fost terminate de livrat în august 1942. Majoritatea au supraviețuit războiului.

This low wing aircraft for school and training was ordered by the Governement in 1936. It was succesfully tested in 1937. Fuselage ressembled the Fleet 10G, the wings beeing an original IAR design. As the Brashov Works were full of orders, the contract for 80 aircraft was given to the SET Factory. They were late also, due the problems raised by the IAR 337 and the first 80, no.1 to 80 were finished in August 1942. Pupils apreciated them very well in schools. They proved themselves to be very succesfull and were kept as trainers even after the war till 1954.

Anvergura/Span:	9,10 m
Lungimea/Lenght:	7,41 m
Înălțimea/Height:	2,40 m
Motor/Engine:	IAR 6G 1 de 180 CP
Viteză max./Max. Speed:	180 km/h
Plafon practic/Ceiling:	5000 m

IAR 47 - UN PROTOTIP ABANDONAT

Necesitatea construcției unui avion de recunoaștere și observație superior lui IAR 39 ca viteză, rază de acțiune, putere de foc, încasare și armament s-a pus încă din Campania Odesei. Soluția oferită de Uzinele IAR era un avion, IAR 47 ce era undeva între IAR 39 și IAR 80. Avea motorul celui de al doilea, era mai rapid ca primul și avea și camere foto. Cabina era mai mică, adăpostind pilotul și mitraliorul. Era un monoplan cu aripă joasă. Prototipul zburând cu succes, s-au făcut pregătiri pentru serie, dar au fost întrerupte la începutul lui 1943.

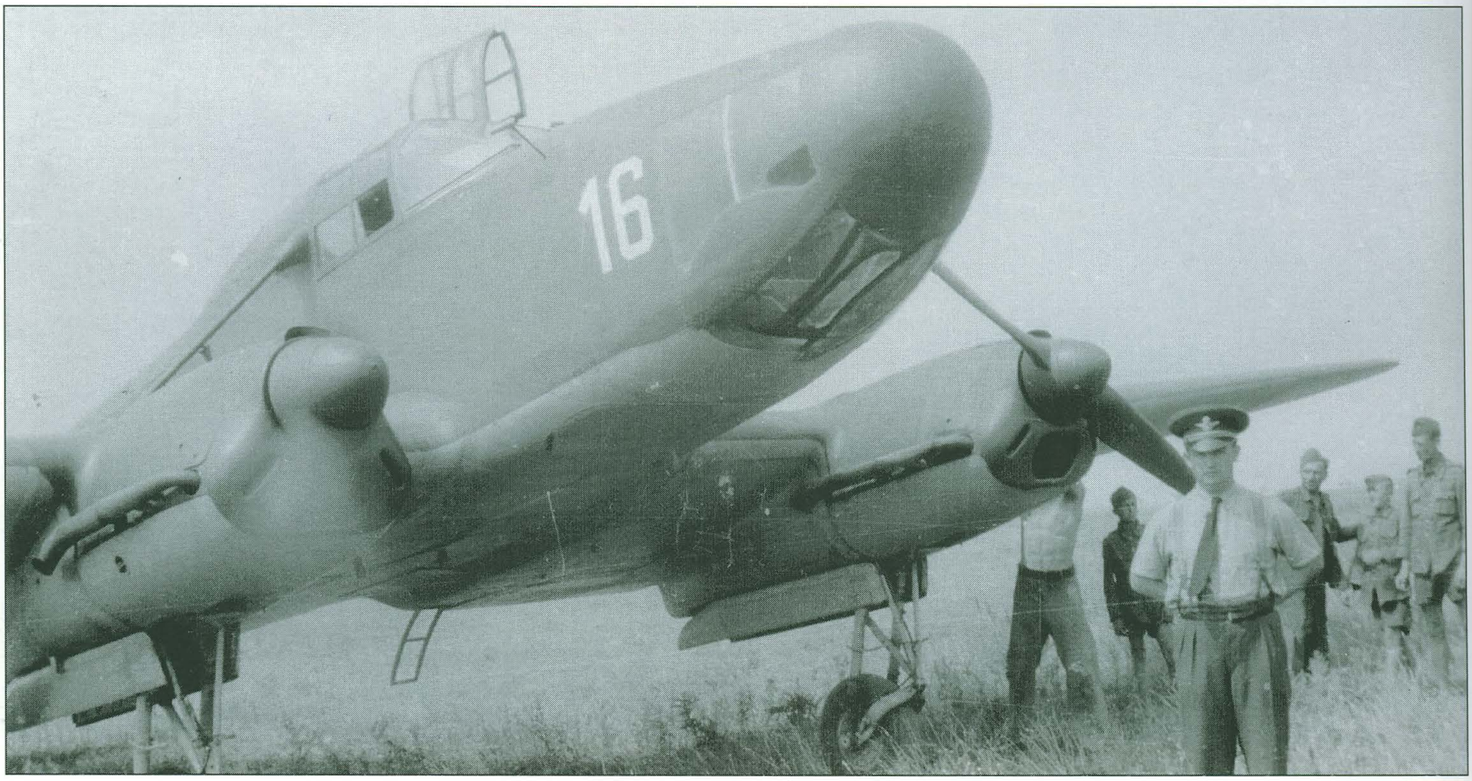
After the Odessa Campaign, when the IAR 39-s were not able to detect Soviet withdrawals, the development of a new recce aircraft was raised. It had to have a longer radius, higher speed, higher fire power, to be less sensible and to be built in Romania. The offer of the IAR Works was the IAR 47, an aircraft somewhere between the IAR 39 and the IAR 80. Prototype flew succesfully in 1942 and preparations for mass production started. They were stopped in 1943 due the lack of production capacity.

Anvergură/Span:	12,5 m
Lungime/Lenght:	11,0 m
Înălțime/Height:	3,2 m
Motor/Engine:	IAR 14K C32 960 CP
Viteză max./Max. Speed:	396 km/h
Plafon practic/Ceiling:	5000 m
Armament/Weapons:	2 mitraliere în aripi, una în spate manevrabilă de mitralior. 6 bombe de 50 kg.



Ing. Ioan Grosu, ing. N. Boruzescu, Regele Mihai, Mircea Ioanițiu, ing. C-tin Gheorghiu pe platoul de prezentare al IAR 47.Prototipul va fi distrus la un bombardament american în 1944.

Eng. Ioan Grosu, eng. Ioan Borzescu, King Michael, Mircea Ioanițiu, eng. Constantin Gheorghiu presenting the prototype of IAR 47. This one will be destroyed in an American bombardement in 1944.



FW 58 B, nr.16 fotografiat pe Tecuci în vara anului 1942.

Typical example of a FW 58 B, no.16 in olive green painting with light blue belly, on Tecuci in summer 1942.

Acest avion a fost construit în Germania în peste 5000 de exemplare. Cele mai multe au fost FW 58 C cu nas metalic, pentru transportul a 6 pasageri , legătură sau evacuare sanitară. Varianta FW 58 B cu nas vitrat era utilizat în școli, dar putea transporta și o mică încărcătură de bombe alături de două mitraliere. Ambele versiuni au fost livrate FARR din 1939. În total au fost 36 de aparate, numerotate de la 1 la 36. Mai mult, toate aparatele au fost reparate capital și revizionate în țară la atelierele ASAM. A fost aparatul standard pentru absolvenții școlii de bimotoare.

This aircraft was build in Germany in more than 5000 copies. The most were FW 58C with metal nose, used for the transport of 6 passangers, post or wounded evacuation. Tee FW 58 B with glass nose was used for training in schools, but it could transport some small bombs and two machineguns. FARR used both versions since 1939. There were 36 aircraft, no.1 to 36. All were repaired in ASAM works in Romania, and even rebuilt there after some accidents. It survived the war till 1951 when the stock of replacements finished.

Anvergura/Span:	21 m
Lungime/Lenght:	14 m
Înălțime/Height:	3,9 m
Viteză max./Max. Speed:	210 km/h
Plafon practic/Ceiling:	5400 m
Rază de acțiune/Range:	800 km



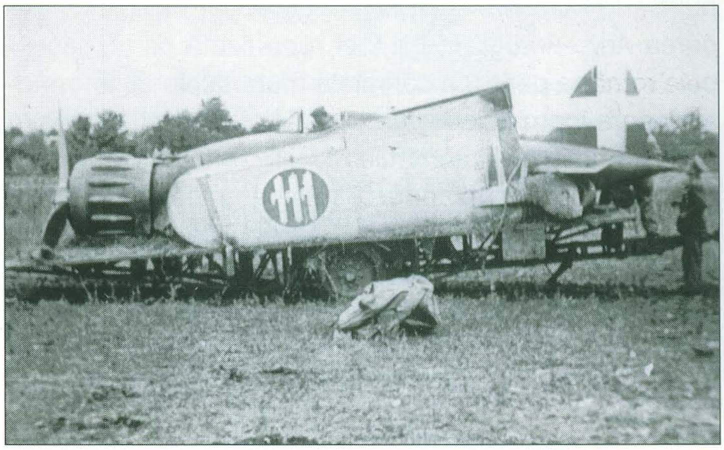
FW 58 C cu nr. 28, colorat de camuflaj, cu botul negru, transportînd curieri pe Front în 1944.

FW 58 C no 28 in IAR 80 like, camouflage, carring couriers on the Front in 1944.

ITALIENII — ITALIANS









Sus: cpt. Carlo Maurizio Ruspolli lângă avionul său Macchi C 200 recuperat după o aterizare forțată, lângă Odesa. Un alt Macchi C 200 lângă IAR 80 no. 22 care are deja botul verde, pentru camuflaj și jos remorca de transport în zona Kamensk. Galbenul de recunoaștere de pe IAR-uri s-a păstrat doar în partea inferioară (pe intrados).

Above: cpt.Carlo Maurizio Ruspolli near his Macchi 200 recovered after a forced landing near Odesa. We may see another Macchi and an IAR 80, no. 22 with a green motor cover instead of standard yellow.

Stânga: Asistenta medicală Maria Scully Logotheti în cabina avionului lui Picci. Ea a plecat voluntară pe front pentru a-și acompania soțul.

Left: Medical assistent Maria Scully came on the Front to be near her husband, an IAR 80 pilot during the Odessa campaign

Jos: Un alt IAR 80 cu bot verde pe extrados și Macchi C 200 cu nr.81. Remarcați diferența de ton dintre camuflajul de pe fuzelaj și capota motorului.

Below: Another IAR 80 with green/yellow cover and Macchi 200 no.81. There is a great tone difference in the colour of the fuselage and paint of the cover.

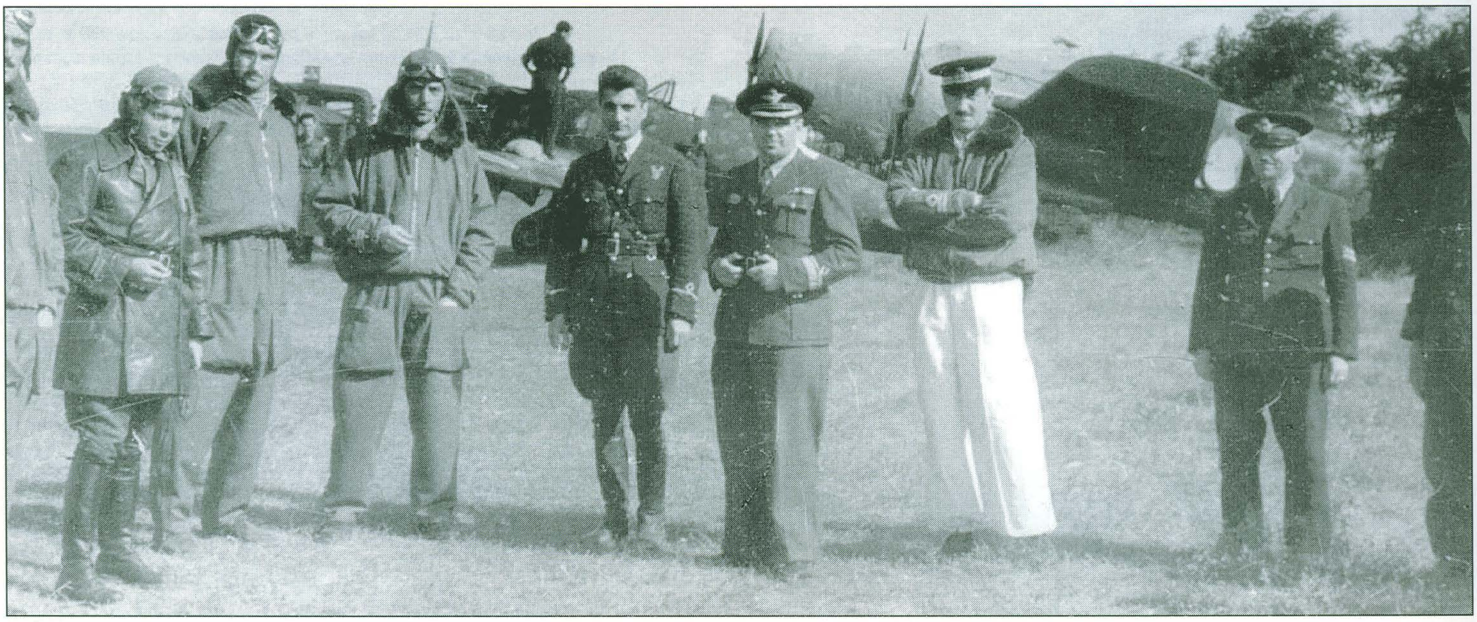


Regia Aeronautică a participat la Campania din Est imediat după 22 iunie 1941. Între diverse unități ce au aveau ca misiune principală susținerea trupelor terestre a existat și o Grupare Cine-Aerofotografică a CSIR (Corpo di Spedizione Italiano nella Russia). Era format din trei avioane de vânătoare Macchi C 200 detașate din a 81-a Squadriglia di Gruppo 6, ce formau escorta unui Cant Z.1007 ce transporta aparatura Aerofotografică.

Sosind în zona operativă prin România, italienii au fost deosebit de bine primiți de români. Iată de ce, atunci când au operat de pe aceeași bază ei au legat strânse legături de prietenie cu piloții români din Grupul 7 Vânătoare. Comandantul detașamentului era căpitanul Carlo Maurizio Ruspolli, originar din Florența. Gruparea Aero-Fotografică a fost repartizată pe lângă trupele române pentru a completa materialele de informare despre inamic necesare la asediul Odesei. La sosire au fost primiți de autoritățile militare române, reprezentate de lt. cdr. Alexandru Popișteanu pe aerodromul Tighina și ofițeri ai Grupului 7. Direct interesați de activitatea fotografică de recunoaștere a acestora, românii au alocat și ei două avioane IAR 80 pentru protecția CANT-ului Z 1007. Luptele au devenit din ce în ce mai aspre și la 19 august 1941 moare în luptă Popișteanu iar la scurt timp sunt doborîte două dintre avioanele Macchi. Căpitanul Ruspolli este și el forțat să aterizeze în liniile românești în zona Kamensk, iar avionul cu echipament este și el avariat destul de grav, necesitînd reparații. În aceste condiții, Ruspolli se întoarce în Italia, prin București, unde nu uită să solicite ambasadorului Bova-Scoppa decorarea unor aviatori români cu ordine și medalii italiene pentru fapte de arme deosebite.

Regia Aeronautica took part to the Eastern Campaign from the first days of the War against Soviets. Among different air units with the main mission of supporting the land troops, there was a small Aero-Photo Group. They belonged to CSIR (Corpo di Spedizione Italiano nella Russia). It was formed of three fighters Macchi C 200 affected from 81 Squadriglia di Gruppo 6, escorting a Cant Y 1007 carring Airphoto equipment.

Comming in the operative area passing throught Romania and even Bucharest they were wellcomed by the Romanian pilots and diplomats. This was one of the reasons for which they were delighted to operate on the Eastern front from the same airport. Soon they were good friends with the pilots of Grupul 7 Vânătoare. C.O. of the Group was cpt. Carlo Maurizio Ruspolli, born in Florence. The Air-Photo Group was given in charge to the Romanian Fighter Group and also to the Romanian Army to complete the information sources about the enemy, necessary in Odessa siege. At first they were welcame by cdr. Popișteanu and other Group officers on the airfield of Tighina, near Galați. very concerned about their results, Romanians detached two IAR 80 for protection as well. Fights became harder and harder and in August 19th 1941, cdr. Popișteanu was killed in action and shortly after two Macchi are shot down. Cpt. Ruspolli is forced to land in Romanian lines, in the Kamensk area and the Cant Z 1007 is badly damaged. It entered the workshop for repairs. Under the circumstances, Ruspolli went back to Italy, first to Bucharest where he met the Italian ambassador Bova-Scoppa and gave a list with Romanian pilots to be decorated with Italian medals for their fight achievements.



Aviatori români și italieni în fața avioanelor misiunii aero-cinematografice. În mijloc lt.av. Polizu și cdr.av. Popișteanu.

Romanian and italian airmen in front of the aircraft of the airphoto squadron. In the midlle lt.av. Polizu and cdr. Popișteanu.

ÎNSEMNE DE GRUP

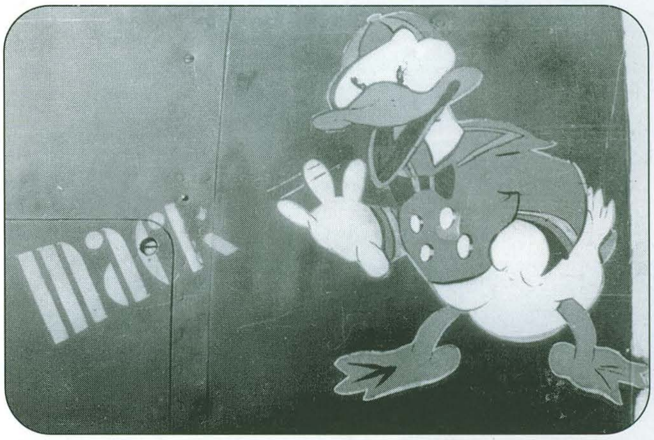
GROUP INSIGNIA



Colecția Petruș Burianu

Stânga sus: Emblemă de mînecă foarte rară, purtată pe combinezonul de zbor de către piloții din Escadrila 56 comandată la intrarea în război de cpt. av. Constantin Gheorghian. Donald trece printre cifrele 5 și 6, ce dau numărul escadrilei.
Este posibil ca și escadrilele celelalte ale grupului să fi avut aceeași emblemă, cu cifre diferite: 57 și 58.
Alături de Escadrila 57 (cpt. av. Alexandru Manoliu) și Escadrila 58 (cpt. av. Gheorghe Vasiliu), Escadrila 56 făcea parte din Grupul 7 Vânătoare al lt. cdr. Alexandru Popișteanu și purtau pe fuzelaj ca emblemă a grupului un Donald Duck.
Este interesant faptul că cele trei escadrile inițial dotate cu Bf 109 E-3 se diferențiau prin cifrele de pe fuzelaj, inscripționate cu alb, galben sau albastru, dar și prin faptul că numai pentru cei de la 58 rățoiul se numea Mack.

Above left is the arm emblem of Squadron 56 fighters of Group 7.
It worn on their flying suits. It is possible that other squadrons of the group might have had the same emblem.
One veteran's story mentions and photographs the four leaf clover.
It is interesting to mention that the three initial squadrons with Bf 109 E-3 were differentiated between them by the figures written on the fuselage with different colours: white, yellow or blue; but also that only those from the 58 Squadron have writen near the duck „MACK".



La început fiecare pilot avea avionul său, apoi, datorită înlocuirilor, fiecare zbura pe avionul care îi era repartizat în misiunea respectivă. Iată de ce, în pozele anului 1941 găsim și embleme personale: Nella era iubita lt. Tiberiu Vinca, IG ar fi putut fi avionul adj. av. Costică Lungulescu.

In the beginning every pilot had his own plane, but then due to the replacements, they flew whichever plane was available. In the pictures of 1941 we find Nella on Tiberiu Vinca's plane and the IG could have been the aircraft of adj. av Costică Lungulescu.



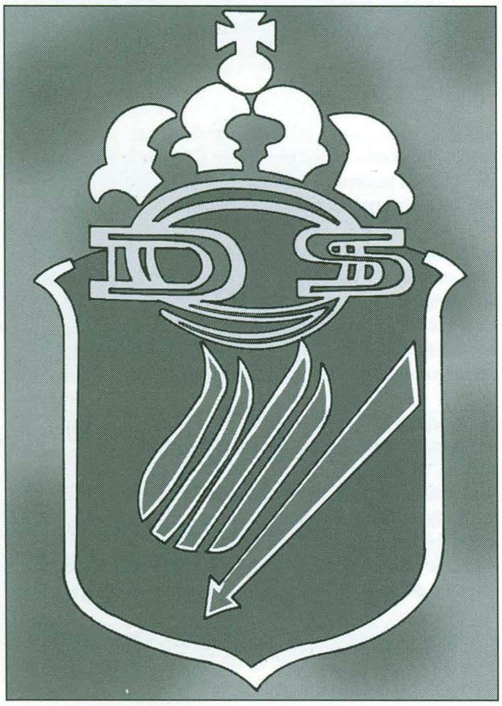
This Bf 109 E-3 belonged to Squadron 57 in first days of the war.
The figure 19 is painted in yellow and the duck as illustrated to the right.



Grupul 9 - Desloch-Şerbănescu

Grupul 9 Vânătoare a adoptat ca emblemă un Mickey Mouse în postura de parodie a icoanelor de influenţă bizantină cu Sfîntul Gheorghe omorînd balaurul. Desenată iniţial pe IAR 80 unde înlocuia trifoiul cu patru foi în 1943, emblema a trecut la noile Bf 109 G ale Grupului.

Group 9 fighters adopted Mickey Mouse as a parody of the icons of St. George killing the dragon. First it was used on the IR 80, replacing the four-leaf clover in 1943, then passed to the new Bf 109G.



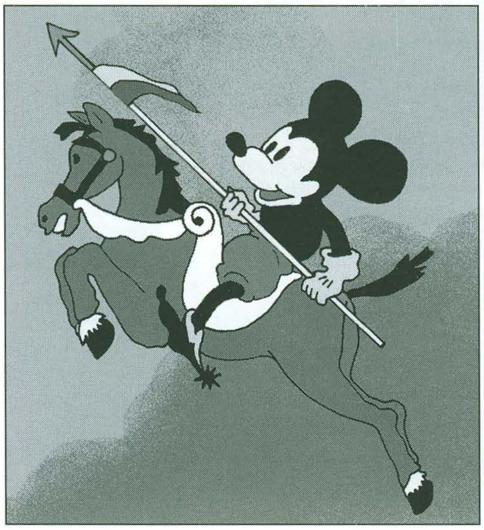
Făcută de adj. Ioan Mălăcescu cu ocazia vizitei mareşalului Desloch Otto pe o carte de vizită.

First drawing by adj. Ioan Mălăcescu on a business card and then painted on the aircraft of Serbanescu, above right.





Mickey on a IAR 80 (left).



Mickey on a Bf 109G (right).



Adj. stagiar Economu Alexandru.

Slt. Ion Dobran şi slt. Mircea Şenchea, pe Pipera, în 1943. IAR-80 din Grupul 9 Borcescu Gh.

Slt. Ion Dobran and slt. Mircea Şenchea, on Pipera airfield 1943 and (below right) Otopeni.





Muzeul Aviației



Prin ordinul Statului Major al Aerului din 7 mai 1943, Grupul 8 Vânătoare din Flotila 2 Vânătoare aflat pe terenul de la Târgșor, s-a transformat în Grupul 8 Asalt, una dintre unitățile de elită ale FARR. Inițial escadrilele 41, 42 (59) și 60 aveau în dotare avioane IAR 80, apoi IAR 81 Bopi. Acestea au fost înlocuite cu avioane Hs 129 B 2. Emblema inițială a Grupului 8 era sub forma unei insigne.

By the order of the Staff of the Ministry of Aeronautics, Group 8 fighters of Flotila 2, resident on Târgșor airfield, transformed into Group 8 assault, one of the elite units of FARR. Squadrons 41, 42 (59) and 60 had IAR 80 and IAR 81 Bopi that were replaced by Hs 129 B2. The initial emblem of the group may be seen in the badge on the left.

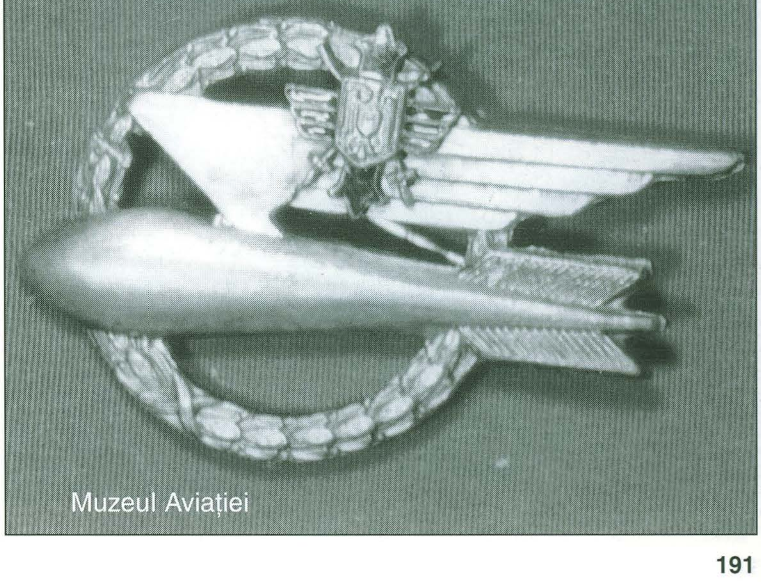




Above: the badge of the seaplane Squadrons 101-102 in Mamaia (observer).

Above right: badge of the Bopi Squadrons

Right: badge of the Group 5 heavy bombers



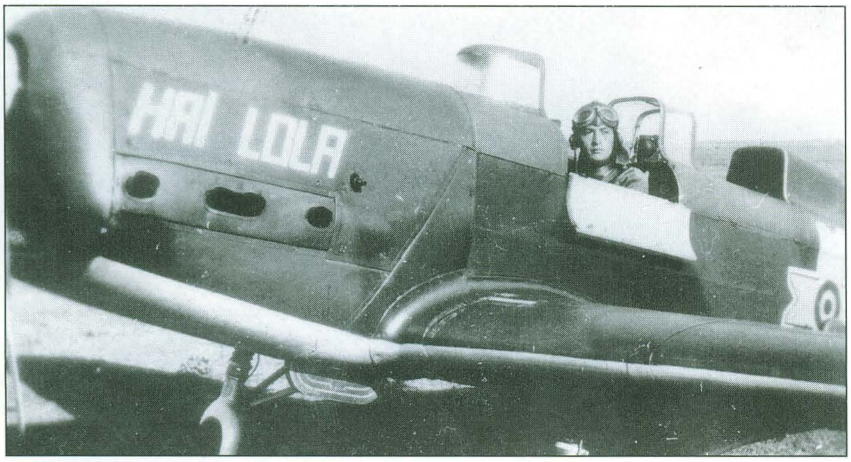
Grupul Borcescu, Grupul 9 Vânătoare cu IAR-80 în 1942 toamna.
Trifoiul caracteristic aparatelor IAR-80 din Grupul 9, trebuia să le poarte noroc. Nu a fost chiar așa.
Trifoiul a fost brodat și pe combinezonul de zbor.



Grupul 9 Vânătoare Apărare teritorială 1943

Group 9 fighters were popularly known as Group Borcescu Gheorghe.
Some of the fighters may be seen here in Autumn 1942 at Pipera.
The four-leaf clover was intended to bring luck to them, but it was not quite so. In 1943 they had to fight against the USAF and most of the pilots are in the Ghencea military cemetary.





Elevii au fost mereu imaginativi dar și pragmatici. LOLA era șefa popotei și atunci pe Nardi-uri se scria HAI LOLA, VIVA LOLA, VINO LOLA.
Elev Mihai Lucaci, ulterior în grupul 7 vânătoare.
Nardi-ul verde cu motor Argus.

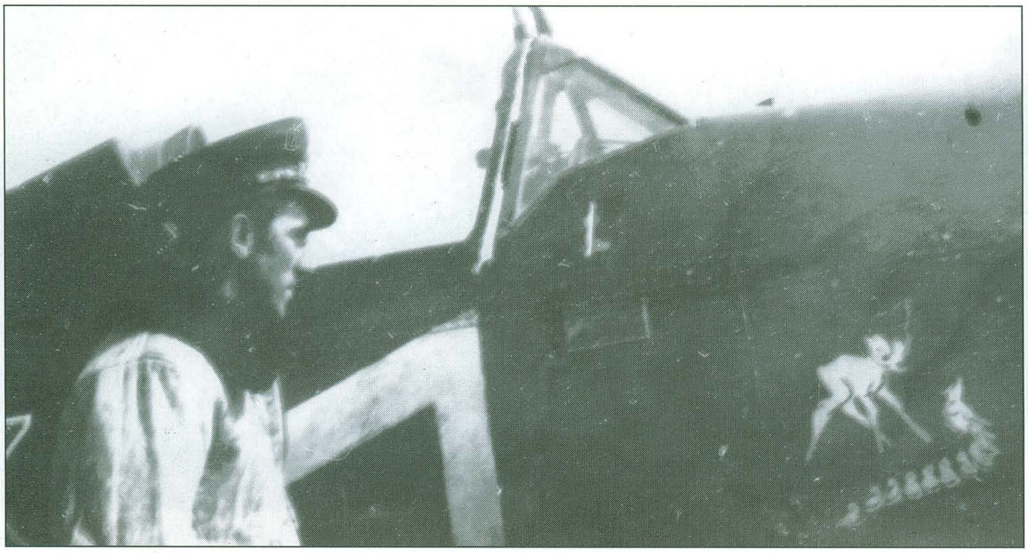
Pupils who were always more imaginative than mature pilots were practical.
LOLA was the name of the female head cook in the unit kitchen, so they wrote on their Nardi „COME ON LOLA, VIVA LOLA, OH LOLA".
They were rewarded with extra food and her admiration.
Pupil Mihai Lucaci, later in the Group 7 fighters,
in the cabin of a green Nardi with an Argus engine.



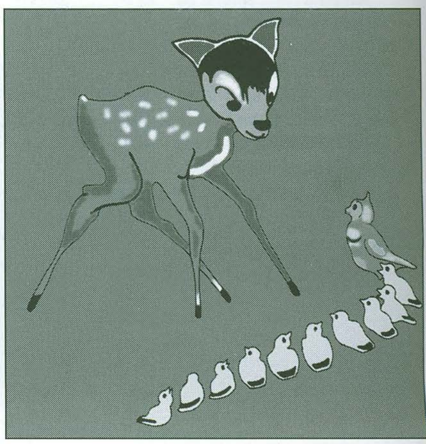


Inițial emblemă escadrilei de Fleet-uri de la Cluj, Rândunica de pe acest Fleet a devenit simbolul celor de la Aero-poștal. Otopeni 1940.

The swallow of this Fleet became the emblem of the airmail transport plane. Otopeni 1940.

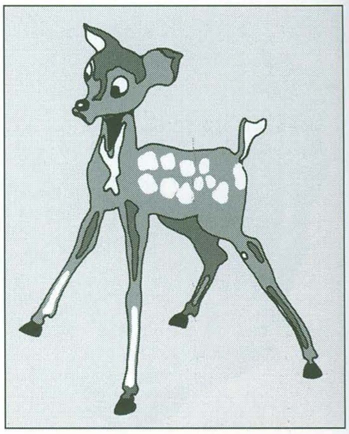


Grupul 6 Vânătoare a adoptat emblema Bambi cu păsărele. În stânga lt. Petre Constantinescu, comandantul escadrilei 50. Pe aparatul său putem observa triunghiul echilateral cu conturul alb.



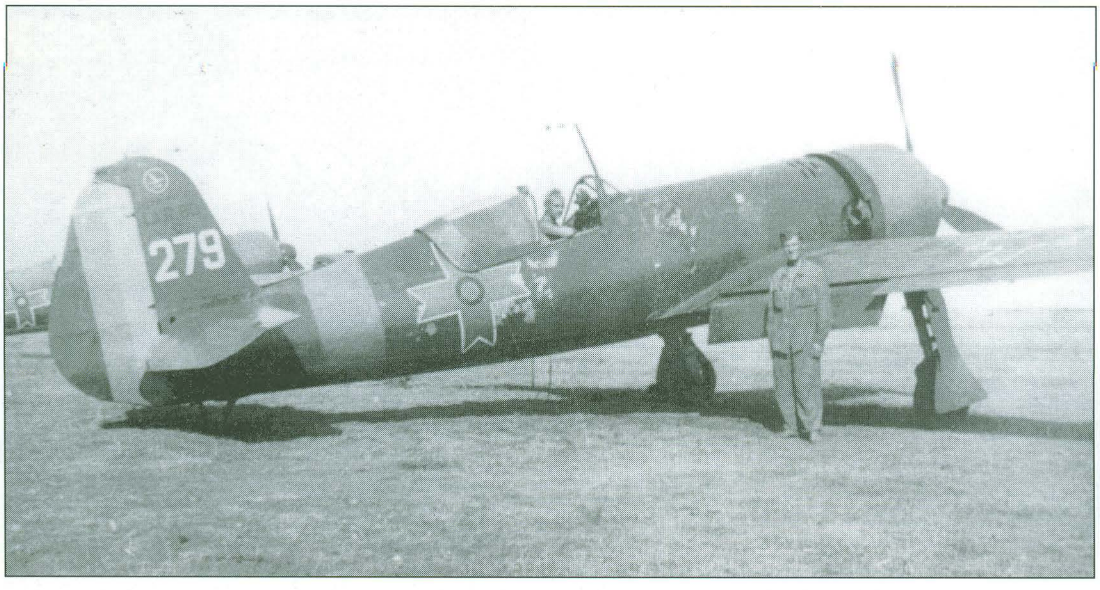
Group 6 fighters adopted as an insignia Bambi talking the birds. Left, lt. Petre Constantinescu, commander of Squadron 50, on his plane we may see the triangular marking of his rank.

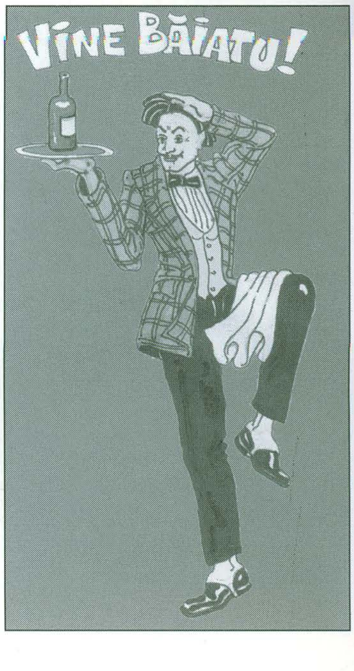




Lt. Tache Baciu din Escadrila 62 cu o variantă personală desenată pe capota motorului.

Lt. Tache Baciu of Squadron 62 with a personal variation of the Bambi insignia on his engine cover.



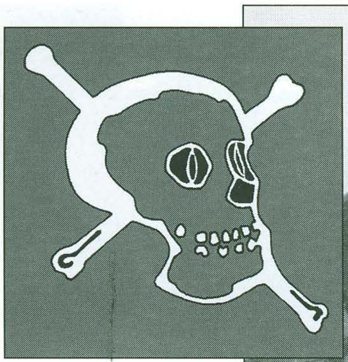


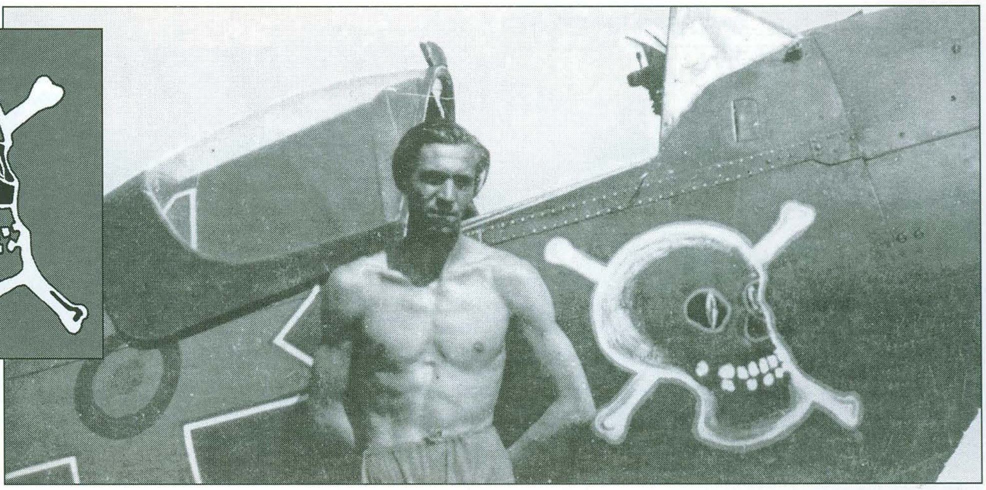
Lt. av. Ion Bârlădeanu avea pe fuselajul IAR-ului 80, un chelner cu inscripția: Vine Băiatu !

Lt.av. Ion Bârladeanu had a waiter on his fuselage with the inscription: I am comming !

Iunie 1944, Otopeni.
Adj. av. Ion Stana lângă avionul său de tip IAR-80.

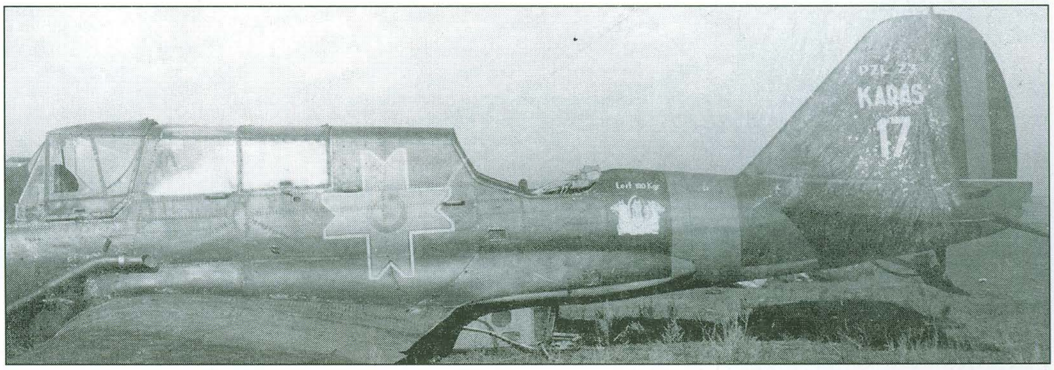
June 1944, Otopeni. Adj. av. Ion Stana near his plane, and IAR 80. The skull and crossbones are white on the green fuselage of the aircraft.







TROICA: DOICA cu trei țâțe !
- gluma clasică în escadrila 73 KARAS.



Intoarcerea din misiune asupra localității Tatarka, lângă Odesa, septembrie 1941. Troica este emblema escadrilei 73 Karas. Cu nr. 17, avionul cu echipajul: pilot slt.av.Pătrașcu Florea, obs. bomb. lt. av. Balosache Virgil și mitralior serg. Călin Isidor. Cu nr. 12: pilot Cpt. av. Deică Dumitru (cdt. Escadrilă), obs. bomb. lt.av. Cernăianu Dumitru și mitralior serg. Ilie Cătălin.

Returning from a mission against Tatarka near Odessa in September 1941. Troika is the emblem of Squadron 73 Karas. No. 17 is the plane with the crew pilot slt. av. Pătrașcu Florea, obs. bomb. lt. av. Balosache Virgil and mitralior serg. Călin Isidor. For no. 12: pilot Cpt. av. Deică Dumitru (cdt. Escadrilă), obs. bomb. lt. av. Cernăianu Dumitru and mitralior serg. Ilie Cătălin.

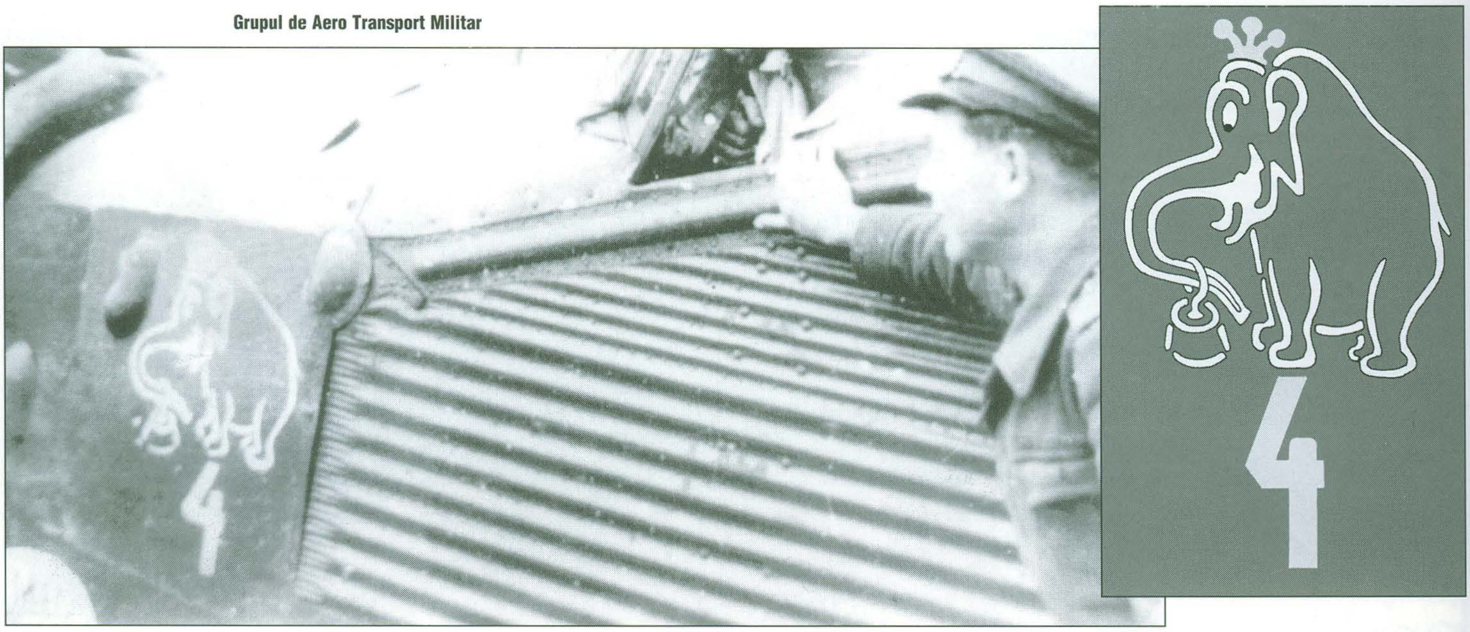






Un Stuka din Grupul 6, nr. 861 cu o veveriță, emblemă personală al cărei proprietar este neidentificat.

A Stuka of Group 6 no. 361 with a squirrel. The owner of the emblem is unknown.



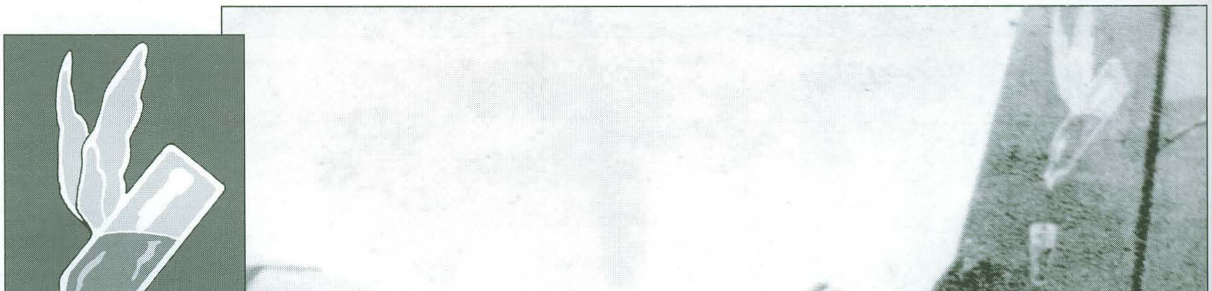
30 de aparate Junkers 52 făceau parte din Escadrilele 105 și 107.

30 Junkers 52 belonged to the Squadrons 105 and 107 military air transport.



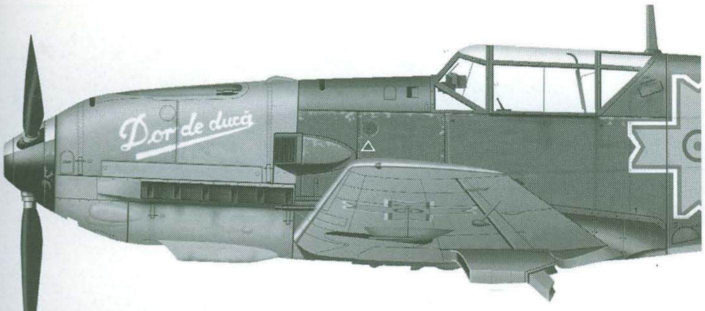
Pinochio - emblema asului de pe PZL 11 F, adj. av. Ion Dimache, Escadrila 43 Vânătoare (foto sus).
În primele luni de război a doborât în luptă aeriană 4 avioane I 15 și I 16, plus un bombardier bimotor SB 2, deci avea 6 victorii.

Pinochio was the emblem of the Rumanian Ace of Escadrila 43 Vânătoare, PZL 11 F, adj. av. Ion Dimache (above). He had 6 victories with 4 fighters and a two-engined bomber.



Emblemă personală a lt. av. rez. Antonescu Vasile din Grupul 8 Asalt.

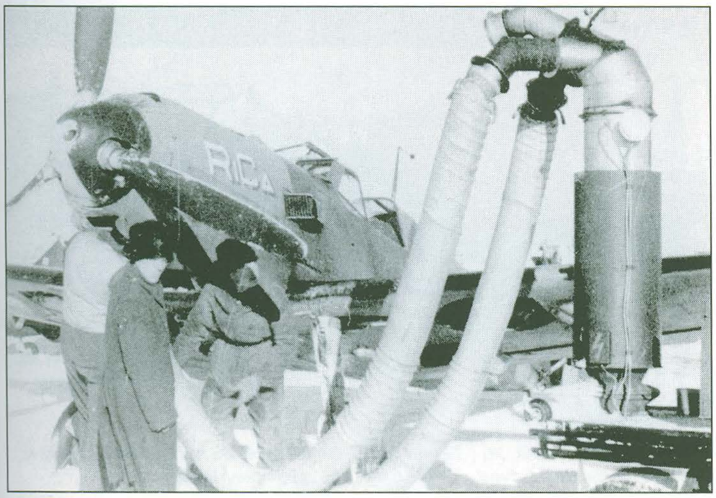
The personal emblem of lt. av. rez. Antonescu Vasile of Group 8 Assault was a flying bottle of red wine.



Câteva nume și devize de pe capotele unor Bf 109 E din prima parte a războiului. Aparatele aparțin Escadrilelor 56, 57, 58.
Some names and slogans from the Bf 109 E used in the first part of the war in the 56,57,58 Squadrons of Group 7 Fighters

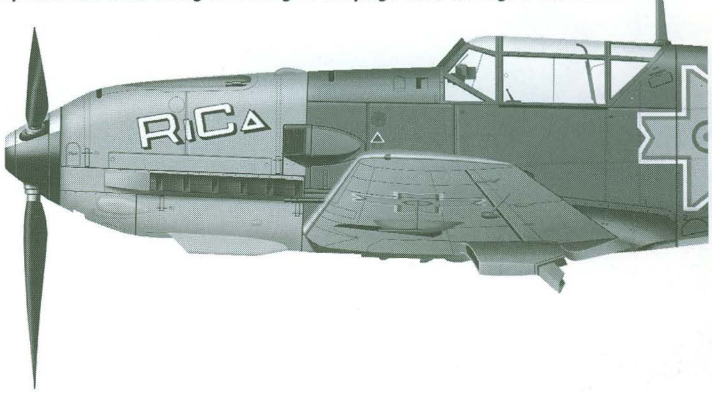


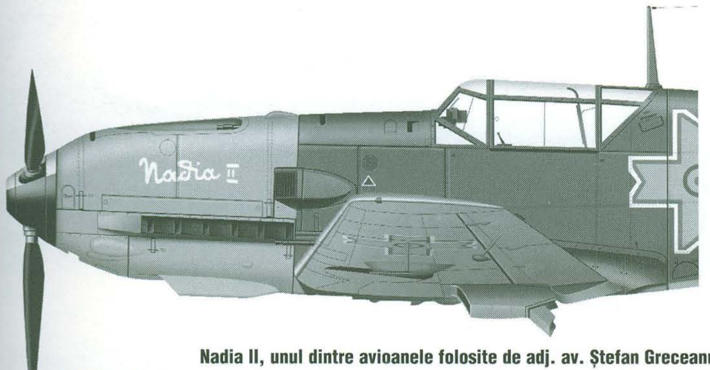
Dor de ducă - adj. Nicolae Burileanu (Moacă)
I love to go-adj.av. Nicolae Burileanu (Moacă)



RiCa - soție lt. Ioan Mucenica. Aici sunt încălzite motoarele în campania de la Stalingrad

RiCa was the name of adj. av. Ion Mucenica's wife.
The picture was taken during the Stalingrad campaign while the engine was heated.



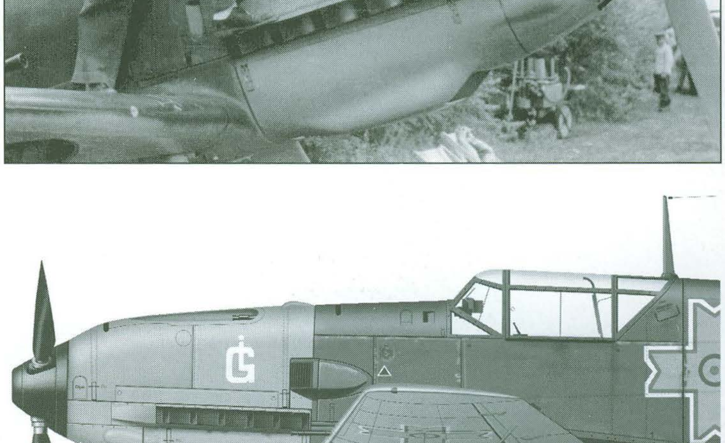




Nadia II, unul dintre avioanele folosite de adj. av. Ștefan Greceanu. A doua zi după această fotografie (6 septembrie 1941, Salz) un atac surpriză cu Il 2-uri a dus la distrugerea completă a avionului. A rămas capota cu numele.

Nadia II, one of the aircraft used by adj. av. Ștefan Greceanu. The day after this photograph (right) was taken, 6 September 1941 at Salz, a surprise attack of IL 2 caused a complete loss of the aircraft, except the inscription.





LG - Avionul adjutantului aviator Costică Lungulescu, căzut în 1944 la apărarea teritoriului.

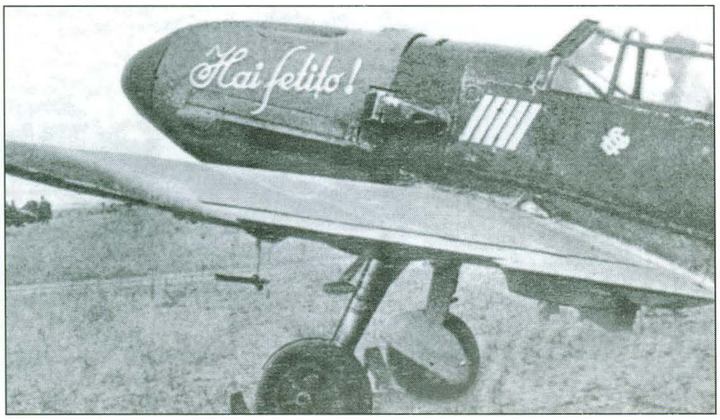
LG - The aircraft of adj. av. Costică Lungulescu, KIA in 1944 while defeding the territory against the American bombers.





Nella - Avionul unui as: adj. av. rez. Tiberiu Vinca, Cavaler al ordinului Mihai Viteazul. 5 atacuri la sol sunt marcate alături de inscripția București-Moscova. În spate V și T. Mort în 1943 dintr-o eroare de identificare la escorta unor He-111 germane.

Nella was the aircraft of adj. av. rez. Tiberiu Vinca, Chevalier of the Mihai Viteazul Order. 5 ground atacks are marked on the fuselage along with the text „Bucuresti-Moscova". Nearby are his initials, „TV". KIA in 1943 due to an identification error while escorting some German He 111 bombers, he was one of early aces.





Hai fetițo! Aparatul unui alt as și Cavaler al ordinului Mihai Viteazul: slt.av.rez. Ion Dicezare. Se disting 5 atacuri la sol din prima campanie. Fetița era o iapă de curse.

Come girl! The aircraft of slt. av. Ion Dicezare. He had five ground atacks in the first year on the Eastern Front. The „girl" was a horse.



Vasco rămâne un avion neidentificat pentru moment.

Vasco and its pilot are still unidentified.



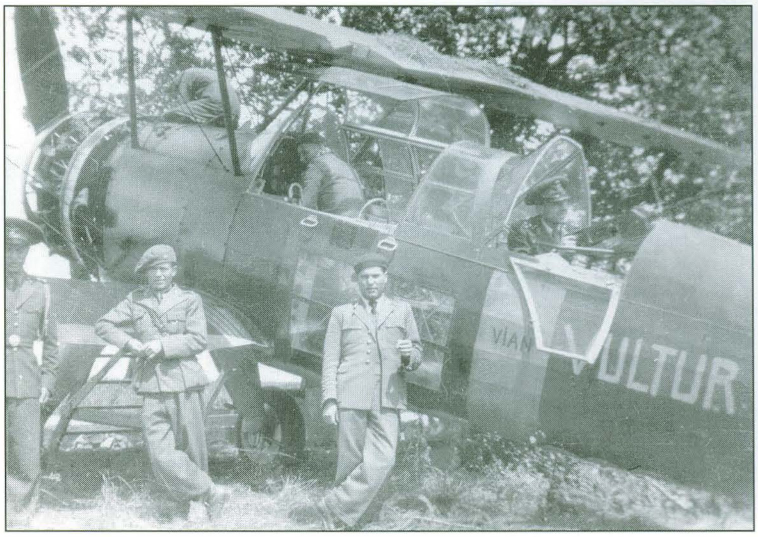




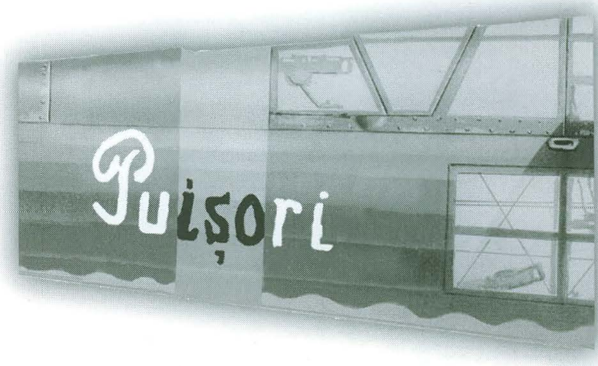
Ileana - Avionul adj. stag. Nicolae Iolu. Ileana este sora lui. La Stalingrad evacuare, decolează cu lt. Simonete, mecanic al escadrilei. Împușcat în brațe la rulaj.

Ileana is the Bf 109 E of adj. stag. Nicolae Iolu.









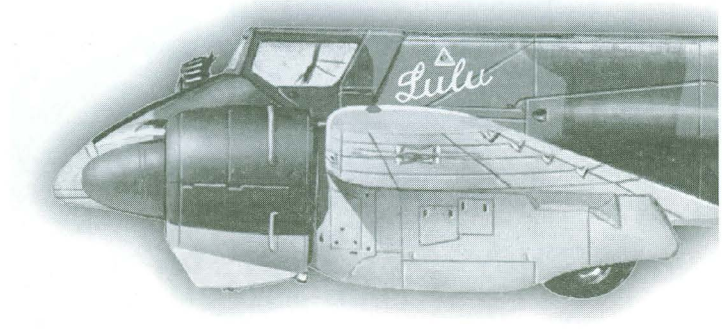
Avioanele de recunoaştere IAR 38 şi 39, au fost şi ele împodobite de aviatori cu diverse nume. VIAN sau VULTUR a fost avionul lt. av. Octavian Brezeanu, celelalte două Dor şi Puişori aparţinând unor echipaje neidentificate încă.

The recognaissance (RECCE) units of the IAR 38 and 39 type worn some names or inscriptions. VULTUR (EAGLE) belonged to lt. av. Octavian Brezeanu. The other two „miss you" and „Chickens" belonged to unidentified crews or pilots.



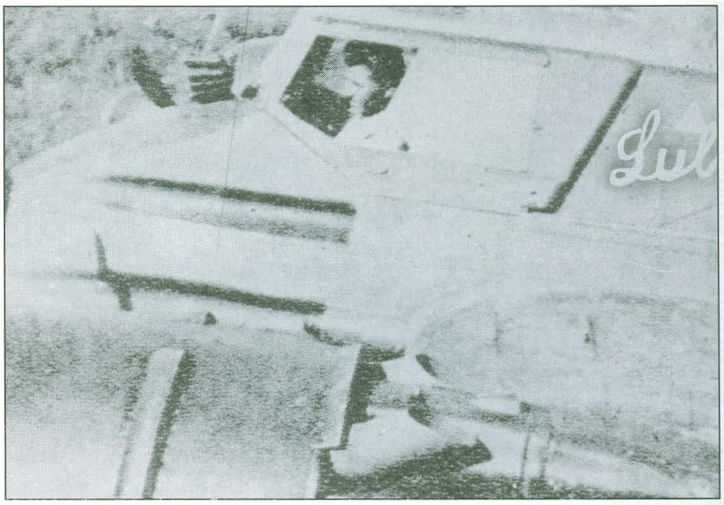
IAR 80 nr. 46 poartă inscripţia Nina lîngă ciobănei în Basarabia. Nici ea şi nici pilotul care şi ducea dorul nu au fost identificaţi.

IAR 80, no 46 carring a Nina inscription on an airfield in Bassarabia with little boys. The unknown pilot missed Nina.

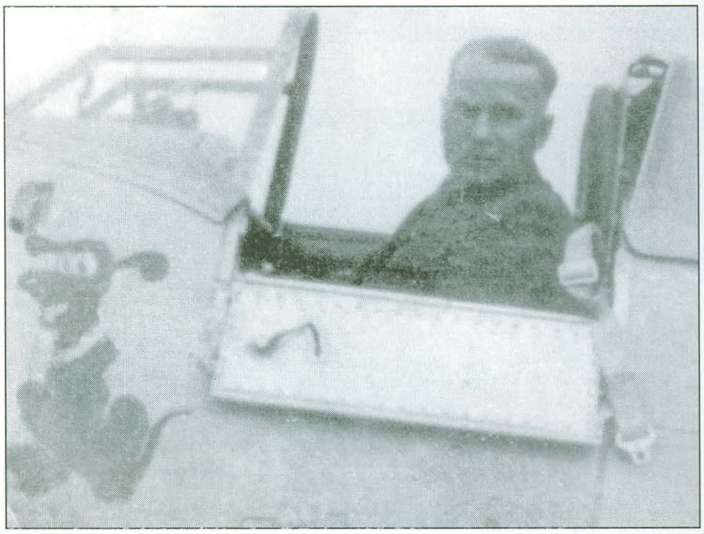


Detaliu cu inscripţia de pe avionul Hs-129 al slt. Ovidiu Ungur.

Detail of slt. Ovidiu Ungur's Hs 129 of the famous Group 8.







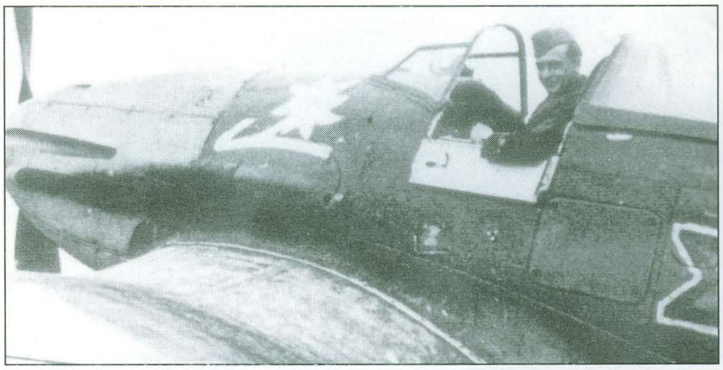
Cpt. cdr. Romanescu Mihai,comandantul Flotilei 1 Vânătoare în carlinga avionului He 112 nr. 4 al slt.av. Moscu Teodor cu Pluto desenat pe ambele părţi.

Cpt. cdr av. Romanescu Mihai, comander of Flotila 1 Vânîtoare in the He 112 nr.4 of slt.av. Moscu Teodor with Pluto painted on both sides.
As you may see on the left there were two versions of Pluto as emblem one coloured and one as white contour.



Avionul de şcoală He 112 nr. 30 în 1942 cu floarea de colţ (Edelweiss) pictată pe ambele laturi.

The trainer He 112 no. 30 with the Edelweiss painted on both sides. Unidentified pilot.





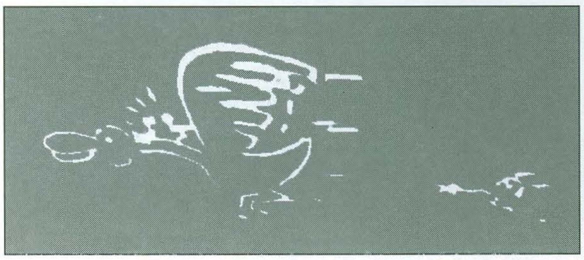


Foto din 1943.Două He 112 folosite pentru instrucţia piloţilor. Pelicanul cu puiul este o emblemă pernală neidentificată.

1943 picture. He 112 used as fighter trainers.
The mother and son pelican are a private emblem still not identified.

Luminița-Emblema lui Becheanu Victor pentru fetița sa.



Luminița-My little light - Becheanu Victor for his little daughter.

Marga - Emblema lui Nicolae Stan pentru al doilea avion și a doua iubire.



Second plane and second love for Nicolae Stan

Emblemă neidentificată
Unidentified emblem

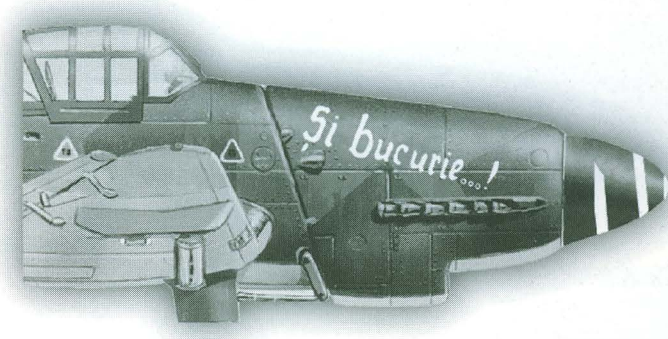


Emblema lui Traian Popa
Small one - Emblema lui Traian Popa



Good luck! And Happyness! *Inscriptions on both sides of a Group 6 plane, whose author is still unidentified. Two pictures of the plane are below.*





Grupul 3 a inaugurat o nouă armă în panoplia FARR și alături de Grupul 6 au fost printre cele mai eficiente unități de aviație, atât în Est cât și în Vest. Piloții acestor grupuri au înscris pe aparate diverse slogane pe care am reușit să le descifrăm, fără însă a identifica întotdeauna și proprietarul.

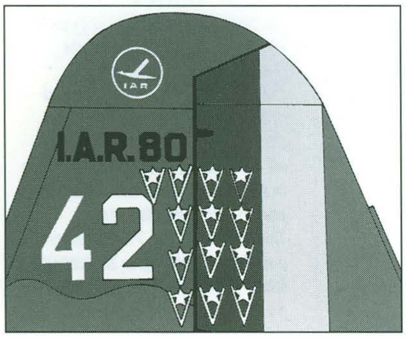
Group 3 Stukas brought a new arm in the FARR panoply and together with Group 6 were two of the most efficient units of the Rumanians, both in the East and in the West campaigns. As their missions implied a high risk, the pilots wrote all kind of slogans on their planes. We managed to identify some of them with the help of the veterans of the groups.





MARCAREA VICTORIILOR ȘI NUMĂRULUI DE MISIUNI

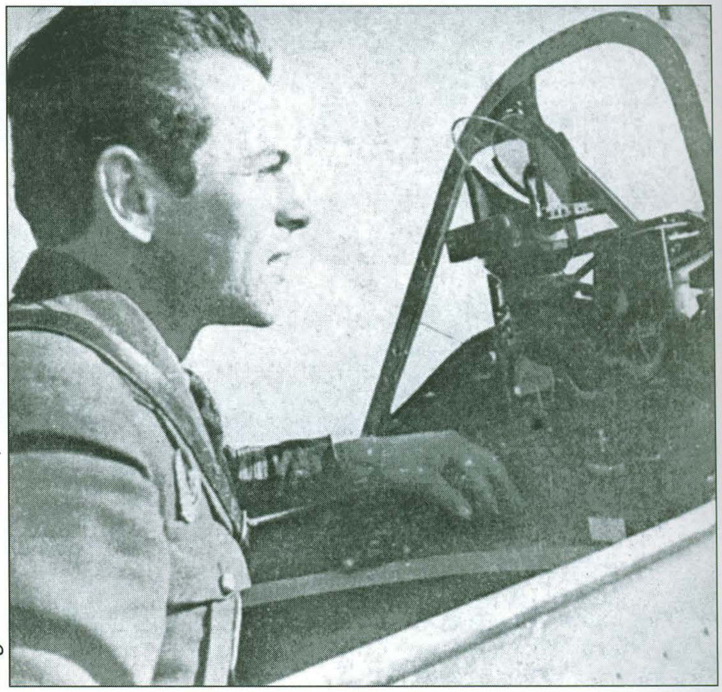
VICTORIES AND MISSION NUMBER MARKINGS





Preocupările legate de stabilirea asului de la IAR-80 nu au ajuns încă în arhive. Deocamdată asul pare a fi lt. Micu Ion din Grupul 8 Vânătoare, al cărui avion (stânga) a fost surprins pe Sturzeni, Basarabia în august 1941cu 13 victorii. Cpt. Dan Vizanti, comandantul Grupului 6 Vânătoare este cotat cu un număr superior de victorii dar nu se știe numărul celor de pe IAR 80 și celor de pe Bf 109 G.

Pictures give the ace of IAR 80 fighter as lt. Micu (right) in 1941. Future researches in the archieves will establish if that is a true or the more known commmander of Group 6, cpt.av. Dan Vizanti surpassed him.



Magazin Aeronautic 7, 15 noiembrie1941

Atunci când aviatorii români intrau în război, aliații germani aveau deja experiența a aproape trei ani de conflict iar adversarii sovietici pe cea a războaielor din Finlanda și Polonia. Iată de ce, sub influența publicațiilor de război, majoritatea însemnelor alese au fost în concordanță cu acestea.

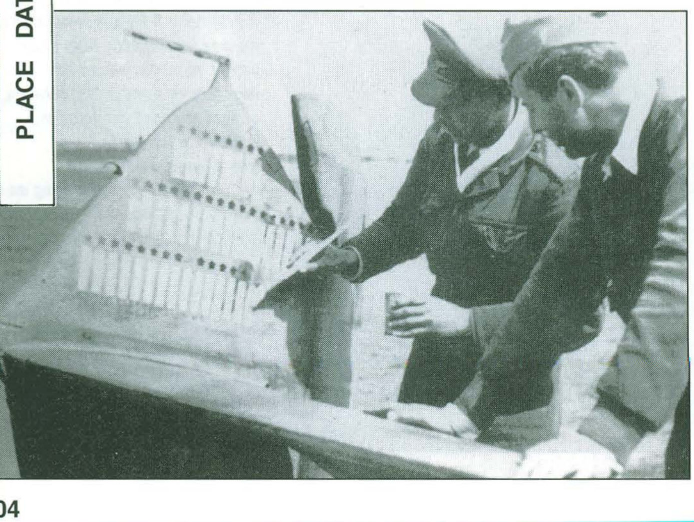
Ceea ce este semnificativ este faptul că pentru primii doi ani de război, rapoartele sinteză de la Statul Major General nu conțineau decât numărul de victorii aeriene, fără ca acestea să fie atribuite unor piloți.

When the Rumanians entered oficially WWII, 22nd of June 1941, their German allies had the experience of 3 years fightings and their opponents, the Soviets had that of the wars against Finland and Poland. That is why they have chosen the standard and common used markings in all aviations. It is interesting to mention that the FARR reports towards the General Staff of the Rumanian Army in the first two years, did not included the nominal air victories, but only their quantitative ammount. That sends us to every unit journal to be able to recover the data for every

Adj. av. Bălan Emil, mort la 26 iulie 1944 în luptă cu bombardierele americane, pictorul vânătorii, marchează victoriile pe ampenajul vertical al Bf-ului cpt.av. Constantin Bâzu Cantacuzino.

Adj.av. Bălan Emil, KIA in 26th July 1944 fighting with American bombers, paints victories on cpt.C-tin Bâzu Cantacuzino Bf 109.

PLACE DATA

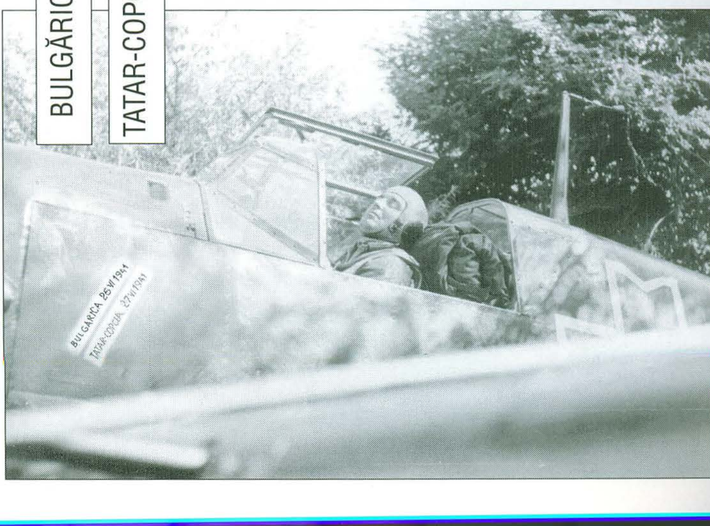


BULGĂRICA 26 VI 1941

TATAR-COPCEA 27 VI 1941

Conform afirmațiilor asului vânătorii noastre, cdr.(r) Ion Dicezare, dungile verticale marcate cu alb pe fuzelaj erau dovada numărului de atacuri la sol efectuate în prima campanie.

Those white markings were painted in 1941 to atest the number of low level attacks. Data and place were written in black.





Inspirată din festivitățile germane a unor asemenea evenimente, Grupul 6 Vânătoare marchează pentru revista Aripi Românești cele 3000 de misiuni și 100 de victorii.

Group 6 Fighters celebrates 3000 missions and 100 victories.



Acest He 111, avea victoriile marcate prin dungi laterale pe fuzelaj și chiar o victorie, marcată prin silueta albă din stânga sus.

He 111, having mission markings on the fuselage. Above them a victory, on the left.

Ulterior lucrurile s-au schimbat așa cum veți vedea consultând tabelul cu victoriile aeriene de la sfârșitul prezentei lucrări. Deoarece nu a fost emis nici un document oficial care să stabilească modul de marcare al victoriilor sau al misiunilor, am apelat la consultarea a mii de fotografii și veteranilor.

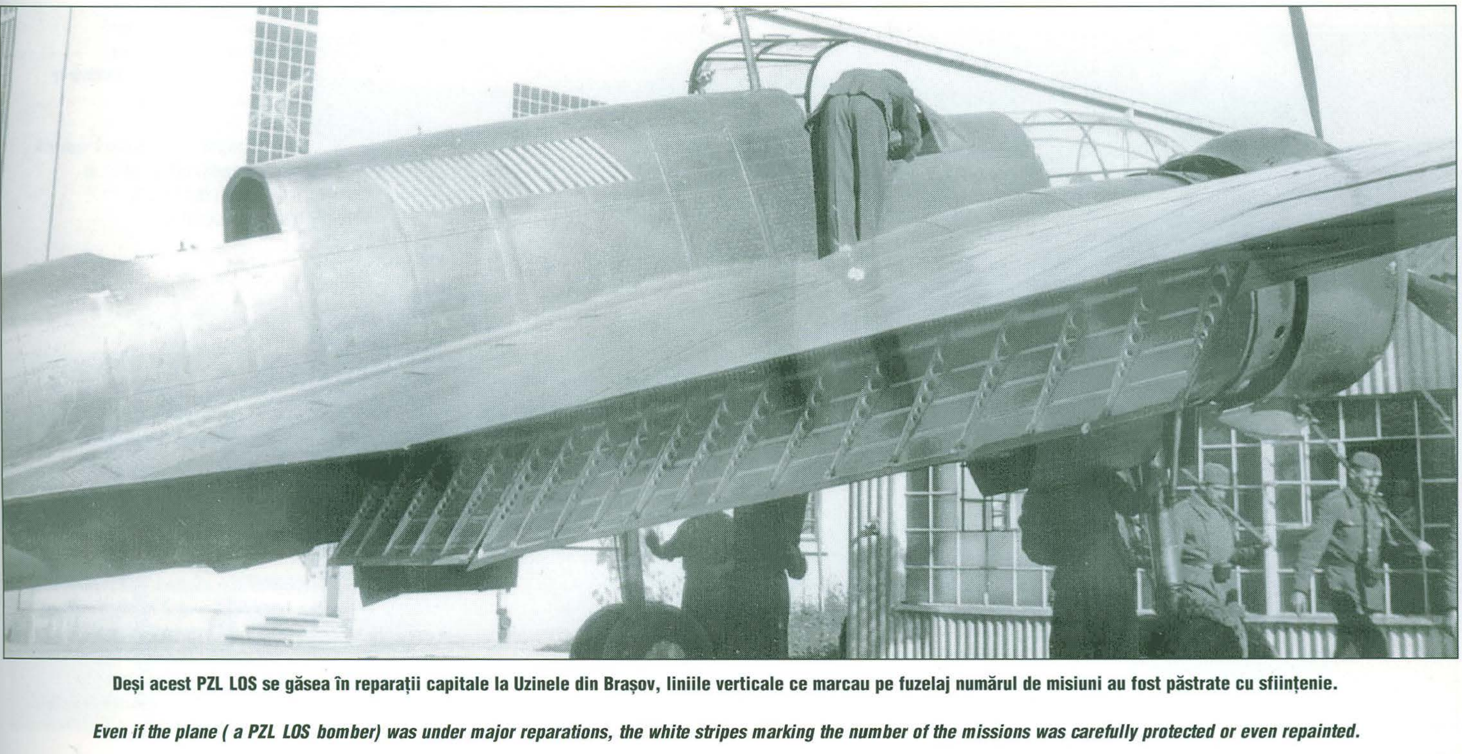
Am căutat să respectăm adevărul istoric, dar subiectul abordat acum și aici pentru prima oară este imposibil de epuizat. Iată de ce am apelat la câteva exemplificări pe care le aveți în imaginile fotografice, reconstituiri și explicațiile ce le însoțesc. În mod sigur, există și alte documente ce vor întregi imaginile prezente.

pilot. In 1943, 1944 and 1945 the reports included also the names of the victorious pilots. You have the extract we made at the end of this work.

As there is no official document to establish the way of painting the victory or missions markings, we had to use the available pictures and veterans memories. So, to respect the historical truth we controlled some thousands of phtographs and asked tens of veterans.

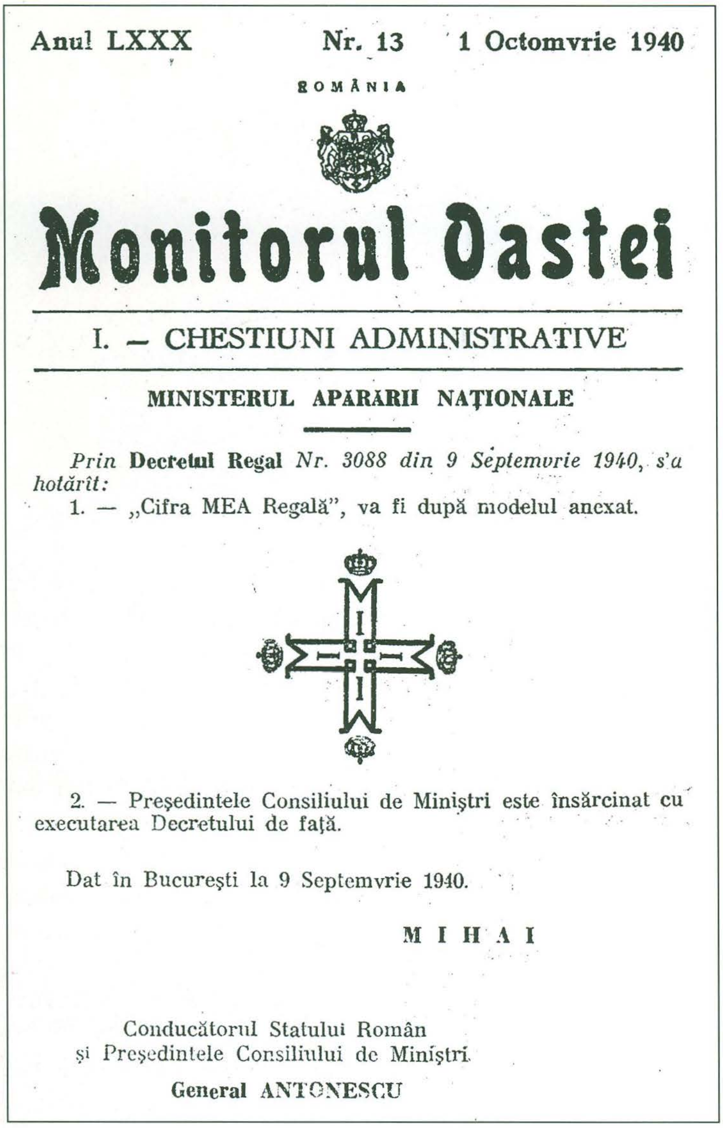
We must admit here that this is a completly new subject for us and is treated here for the first time, so there must be some more others, not only those we presented you here with their explanations and appearence.

Be sure, they will come after the book will be published.



Deși acest PZL LOS se găsea în reparații capitale la Uzinele din Brașov, liniile verticale ce marcau pe fuzelaj numărul de misiuni au fost păstrate cu sființenie.

Even if the plane (a PZL LOS bomber) was under major reparations, the white stripes marking the number of the missions was carefully protected or even repainted.



Anul LXXX Nr. 13 1 Octomvrie 1940

ROMÂNIA

Monitorul Oastei

I. — CHESTIUNI ADMINISTRATIVE

MINISTERUL APARARII NAŢIONALE

Prin **Decretul Regal** *Nr. 3088 din 9 Septemvrie 1940, s'a hotărît:*

1. — „Cifra MEA Regală", va fi după modelul anexat.

2. — Preşedintele Consiliului de Miniştri este însărcinat cu executarea Decretului de faţă.

Dat în Bucureşti la 9 Septemvrie 1940.

MIHAI

Conducătorul Statului Român
şi Preşedintele Consiliului de Miniştri
General ANTONESCU

În stânga avem documentul care se pare că a generat însemnele oficiale de pe avioanele româneşti.
Acest decret regal stabileşte forma geometrică a cifrei regale.
Pornind de la acestă cifră a fost generată crucea de pe avioanele româneşti ce înlocuia vechile cocarde. Deşi, în unele documente există specificaţia legată de dimensiunile ei geometrice, au existat numeroase excepţii.
Este suficient să comparăm o fotografie a unui vînător şi având datele sale geometrice să o calculăm pentru a vedea că în cazul Bf 109 ea avea 0,8 m şi 1 m cum spun documentele. De ce oare? Cei mai mulţi dintre noi ştiu.

Left: the document that established the shape and geometrical form of the Royal Figure. Starting from here the Rumanian Michael Cross was generated.

Jos: Cruce vopsită pe un avion He -111 prezentat în fotografia de jos alături de alte aparate identice. Unul dintre puţinele documente fotografice în care configuraţia crucii se apropie de cifrul regal oficial.

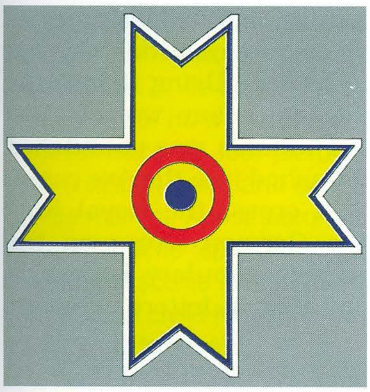
Below: The Michael Cross painted on the He 111 shown in the picture near other identical bombers. This is one of the few pictures describing a case when the Cross configuration is almost correct to the official Royal Figure.





He 111-H3 Dora din Esc. 78, 79 şi 80, Grupul 5 după un bombardament rusesc în care bombele nu au explodat.
Iunie 1941, Basarabia.
Eleronul este vopsit în galben - excepţie.

He 111 - H3 Dora of Squadrons 78, 79 and 80, Group 5 Heavy Bombers.
After a Soviet attack when the bombs did not detonated.
June 1941, Bassarabia.
The elerons are painted in yellow.
This is an exception.



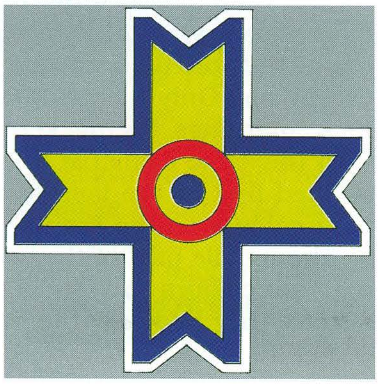
**Cruce vopsită pe avioanele IAR-80 ale Grupului Vânătoare Borcescu.
Avioanele erau decorate și cu trifoiul cu patru foi.
În carlingă adj.av. Scully Nicolae.**

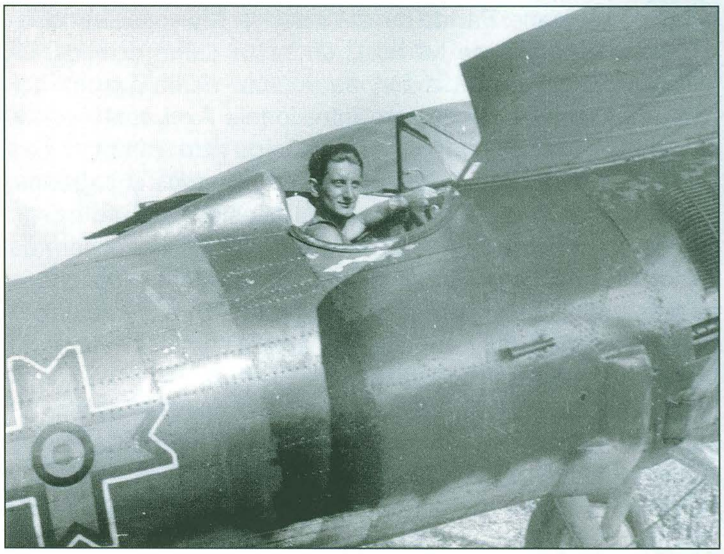
***Simplified Cross painted on the IAR-80 belonging to Fighter Group Borcescu.
They worre the four leaves clover.
In the cockpit adj. av. Scully N.***

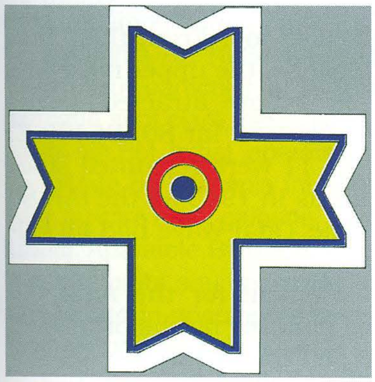


**Cruce vopsită pe un avion de vânătoare PZL P-11. Bordura albă exterioară este mai îngustă decât marginea albastră a crucii (½).
În carlingă slt. av.Brezeanu Octavian.**

***Other variant of the Cross painted on a PZL 11 fighterin 1941.
The white band is narrower than the blue contour of the Cross.
In the cockpit slt.av. Brezeanu Octavian.***

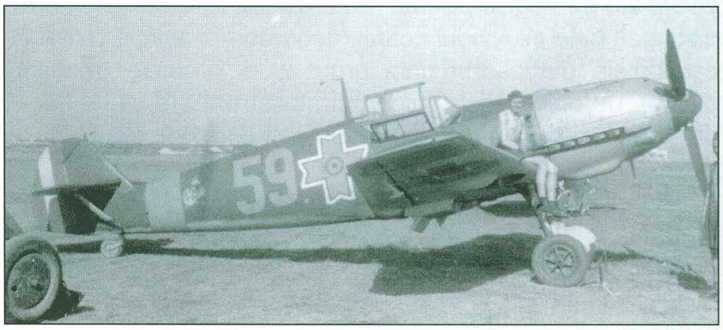






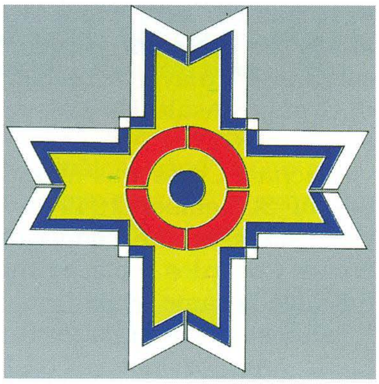
**Cruce vopsită pe avionul Me 109 E, pilotat de slt. Ion Di Cezare în 1941.
Aparatul mai purta pe capota galbenă inscripția „Hai fetițo" și pe flancul stâng 5 bare oblice reprezentând 5 atacuri la sol.**

***Another variant of the cross painted on the Bf 109 E of slt. Ion Dicesare.
Every aircraft of Dicesare had the inscription „Hai fetițo" and the five white bars for low level atacks in 1941.***

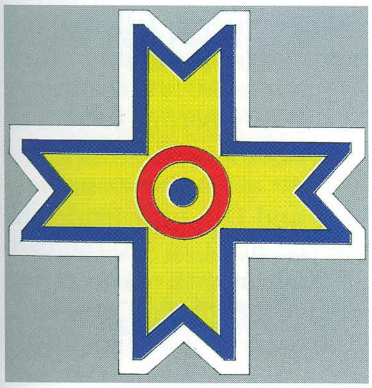


**Tip de cruce vopsită pe avioanele Me 109G (probabil 2) ale grupului 7 Vânătoare.
Avioanele aveau spirală albă pe negru pe caserola elicei și emblema de grup, Mickey Mouse călare cu lance, pe bot.**

***Another variant of the cross, this time in 1944 on the Otopeni airfield.
The Bf 109 (probably G 2) belonged to Group 7.***

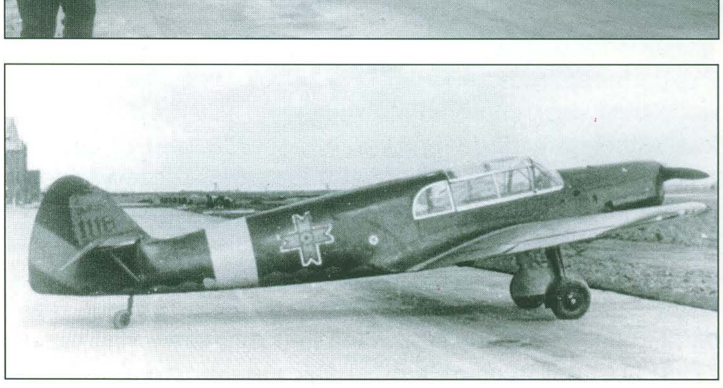






**Crucea care se poate numi standard, fiind cel mai des întâlnită pe avioanele românești din WWII.
Aici ea este vopsită pe avionul de legătură Me 108 Taifun.**

***This is the variant we may call standard and was painted with colour masks.
Here we see it on a Me 108 light transport.***



Odată cu abandonarea României de către aliații tradiționali și împingerea ei în tabăra Axei, cocarda tricoloră de pe aripi și fuzelaj a fost înlocuită de cifrul regelui Mihai, apropiat ca formă de semnele distinctive ce le purtau avioanele germane. Semnul, cunoscut sub numele „crucea lui Mihai" era reprezentat de patru litere M dispuse în formă de cruce. Aveau interiorul umplut cu galben și la mijloc se așezau pe cocarda tricoloră tradițională. Conturul M era tivit pe exterior de o dungă albastră. Dimensiunile crucilor variau în funcție de mărimea avionului, dar după cum ne arată fotografiile de epocă ele variau și aleator. Doar escadrilele păstrau de obicei aceleași particularități, insemnele fiind realizate cu aceleași seturi de șabloane. Partea mobilă a derivei era vopsită în culorile naționale dispuse vertical, cu roșul către exterior. La avioanele cu o derivă mare, se vopsea numai partea superioară. Pentru recunoaștere între forțele Axei, toate avioanele aveau botul galben, un inel galben pe fuzelaj între crucea lui Mihai și derivă și vârfurile planurilor, intrados și extrados, de asemenea piturate galben. De la aceste reguli au existat numeroase excepții. Încă de la campania pentru eliberarea Basarabiei, avioanele de vânătoare au renunțat la vopsirea în galben a părții superioare a capotei motorului, această culoare fiind dificilă în cazul camuflajului aparatelor la sol. Rapid, la IAR 80, Bf 109 E, He 112, chiar și ultimele PZL 11 au renunțat la botul galben încă din 1941. În schimb, escadrilele de IAR 80 prezente la respingerea operațiunii americane Tidal Wave aveau toate bot galben la 1 august 1943!

Un alt element de recunoaștere pentru avioanele Axei îl constituiau spiralele negre de pe coafa albă a elicei sau invers alb pe negru. De fapt erau trasate cu o culoare ce se distingea bine pe fondul coafei, deoarece în aviația română, escadrilele din cadrul unui grup aveau coafele în culori diferite, de obicei roșu galben și albastru. Este cazul escadrilelor 41, 42 și 60 din Grupul 8 Asalt (Hs 129), sau 77, 79 și 80 din Grupul 3 Picaj (Ju 87).

Renunțarea la Crucea lui Mihai s-a produs prin ordinul din 3 septembrie 1944 când s-a revenit la cocarda tricoloră în urma unor grave accidente de idenficare făcute de artileria antiaeriană sovietică. În același timp, galbenul inelului de pe fuzelaj și de pe capetele planurilor a fost înlocuit cu alb.

Majoritatea aparatelor produse în România aveau un număr de ordine piturat cu șablonul pe ampenajul vertical, începând cu numărul 1. În cazul IAR-80 de exemplu, de la 1 la 375 (livrate și imediat după război). Avioanele de import erau și ele numerotate tot pe derivă, începând de la 1. În anumite cazuri, avioanele ieșite din reparații capitale sau pur și simplu reconstruite, erau numeroate cu serii noi, din trei cifre 101, 201 sau chiar 301. Este foarte probabil ca stilul de numerotare oarecum aleator să fi fost impus de necesități contrainformative, când nu se dorea estimarea corectă de către inamic a potențialului de luptă.

Iată câteva exemple, ce nu epuizează subiectul. Grupul 6 Picaj a utilizat avioane Ju 87 D-3 și D-5, ce aparțineau Luftwaffe fiind doar împrumutate românilor. Inițial avioanele au fost numerotate de la 1 la 45, primele 36 fiind în dotarea curentă a celor trei escadrile și 9 aparate în rezervă. Veteranii și fotografiile nu indică utilizarea unui număr de înmatriculare mai mare de 36 (acest avion este menționat prima dată în 2 august 1943, apoi este avariat și reparat de 3 ori și dispare din scriptele germane la 13 februarie 1944). În realitate Grupul 3 Picaj a utilizat până la desființare un număr de 77 de aparate! Acestea au fost utilizate cu numere până la

Following tradition, Rumanian National Markings of the FARR, included the three colours cocardes with red outside and blue in the center. Using them the Romanian Air Forces fought the Balkan war of 1913 and the First World War. As Rumania was abandoned by her traditional Allies and pushed into the Axe camp, cocardes were replaced by a cross, the Royal King Michael Cross, close to the German Cross on the German aircrafts. This marking, populary known as King Michael Cross, included four M letters arranged in a cross display.

Inside they were filled with yellow and were centered by a traditional cocarde. Contour was blue. Crosses dimensions were taken according the size of the aircraft, but pictures of the period show sometimes exceptions. Only a Squadron had the same particularities, markings beeing kept by the same mechanics with the same available colours. Usually aircraft were painted first in the factory but a lot of them recieved their colours on the Front.

The mobile part of the vertical winglet included the national colours in vertical stripes. If there was a big surface they had only the upper part painted.

For recognaissance purpose, all Axis aircraft had yellow nose, a yellow ring on the fuselage between the Michael Cross and winglets and wing extermities upper and lower parts in zellow too. From their first campaign, for camouflage reasons, the upper nose part was repainted in green as yellow atracted Soviet ground atack air forces. The fighters, Iar 80, Bf 109 E, He 112 and even the last PZL 11 were repainted since 1941. But this was not a rule as in 1943 all the IAR 80 used against the B 24 D of the Tidal Wave had all yellow noses !

Another recognaissance element for the Axis aircraft were the black helicidal painting on the propellers noses. In fact they were painted there to induce epileptic crises to the a-a gunners while diving. In FARR they were painted with white stripes on red, blue or black noses as different squadrons had different noses colours. We may give as e.g. Squadrons 41, 42 and 60 of Group 8 Asalt (Hs 129) or 77,79 and 80 of Group 3 Picaj (Ju 87).

Michael Cross was abandonned by the order of the 3rd of September 1944 as a consequence to deadly confusions in the cooperation with Soviet a-a guns crews. Cocardes replaced the Cross and the ring of the fuselage became white.

Almost all aircraft produced in Rumania had the tactical number painted on the vertical rudder starting with no.1. For IAR 80 as an e.g. from 1 to 375 (delivered even after the war). Imported aircraft followed the same rule. After capital repairs or reconstruction they recieved new series, with 3 figures as 101, 201 or even 301. It is very probable that the numbering system to include deceptive measures against spyies.

The subject need a book. Here are a few examples. Group 6 Picaj used Ju 87 D-3 and D-5 only lended to Romanians. At first they recieved no. 1 to 45, the first 36 entering current squadrond and 9 in reserve. Veterans and pictures do not give a bigger no. than 36. This plane is mentioned first in on 2nd of August 1943. Then it is repaired 3 times and disappear German

36, cele distruse fiind înlocuite cu aparate marcate 1a, 2a, 32a, etc. Și în acest caz avem încă lucruri neexplicate, întrucât fiind 77 de aparate ar fi trebuit să apară și numerotări 1b, 2b etc dar nu a fost cazul!

Chiar dacă au fost pierdute destul de multe avioane în luptă (circa 24), numărul echipajelor pierdute a fost de 10 în 320 de misiuni. Acest lucru se datorează în primul rînd calității pregătirii de luptă dar șl aptitudinilor piloților, majoritatea produși de școlile civile, ARPIA, CFR, etc.! Mulți dintre ei erau în viața civilă funcționari de bancă, impiegați, ba chiar și un director de gară...

Grupul 6 Picaj format și prin înglobarea echipajelor rămase din Grupului 3 avea avioanele numerotate pe escadrile: Escadrila 87 cu 178-192; Escadrila 74 cu 193-204 și Escadrila 86 cu 860-872, deci cu cifre din seriile 178-204 și 862-872.

Un exemplu asemănător îl constituie Grupul 8 Asalt, dotat cu avioane Hs 129 B. Cele trei escadrile ale Grupului aveau avioanele numerotate astfel: Escadrila 41: 112-132, Escadrila 42: 214-236 și Escadrila 60: 313-334.

În cazul acestui grup distingem clar în fotografii înmatriculări de tipul a, b, ba chiar și c în cazul avioanelor înlocuite. Să menționăm că inițial au fost trei escadrile, apoi două și în cele din urmă, pe vest, una singură.

Același mod de numărătoare este respectat de Grupul 5 Bombardament Greu, unde Escadrila 77 avea numerele 1-12, Escadrila 79, 13-24 și Escadrila 80, 25-36.

În cazul particular al Aviației de Vânătoare, influențele germane sunt clare, cel puțin în cea de a doua parte a campaniei din Est. Inițial, aparatele de tipul Bf 109 E (3, 4 sau 7) cumpărate de România între 1940 și 1943 erau numerotate 1-69, cu cifre mari, galbene, între cruce și inelul galben de pe fuzelaj. Aparatele Bf 109 G-6 sau G-4 cumpărate, împrumutate, capturate sau construite în România la Brașov au fost numerotate în documente cu serii de la 101, iar în realitate conform unui sistem asemănător cu cel german. Astfel, în celebrele Grupuri 7 și 9 Vânătoare, avioanele erau numerotate de la 1 la 15, cu cifre mari de diferite culori, roșu, galben, albastru sau alb în funcție de escadrilă. Roșu pentru 48 și 57, galben pentru 56, albastru pentru 58 sau alb pentru Grupul de comandă și Escadrilele 53 și 47.

Influența germană poate fi observată și în cazul Escadrilelor 61 și 62 din Grupul 6 Vânători, când pentru identificare avioanelor IAR 80 din prima escadrilă li s-a pictat suplimentar un contur galben de triunghi echilateral cu alb, iar celorlalte doar două laturi.

scripts till February 13th 1944. In the same time documents proved that Group 3 Picaj have used 77 aircraft. They were used with numbers no bigger than 36, but the replacing ones recieved no. like 1a, 2a, 32a etc. Beeing 77 aircraft it must have been some with 3b, 7b or 15b but we could not find them ! Even if 24 aircraft were lost, only 10 crews did not survived in 320 missions !

The crews were exceptionally trained. Some of them were simple employees, clerks or even railway station chiefs in civilian life.Group 6 formed with the crews of the Group 3 recieved for the 3 squadrons, distinct numbers: Sqn.87 with 178 to 192, Sqn. 74 with 193 to 204 and Sqn.86 with 862 to 872 !

Group 8 Asalt with Henschel 129 B is also an exemple.

The 3 Squadrons of the Group had the aircraft numbered like this: Squadron 41 - 112 to 132, Squadron 42: 214 to 236 and Squadron 60 - 313 to 334.

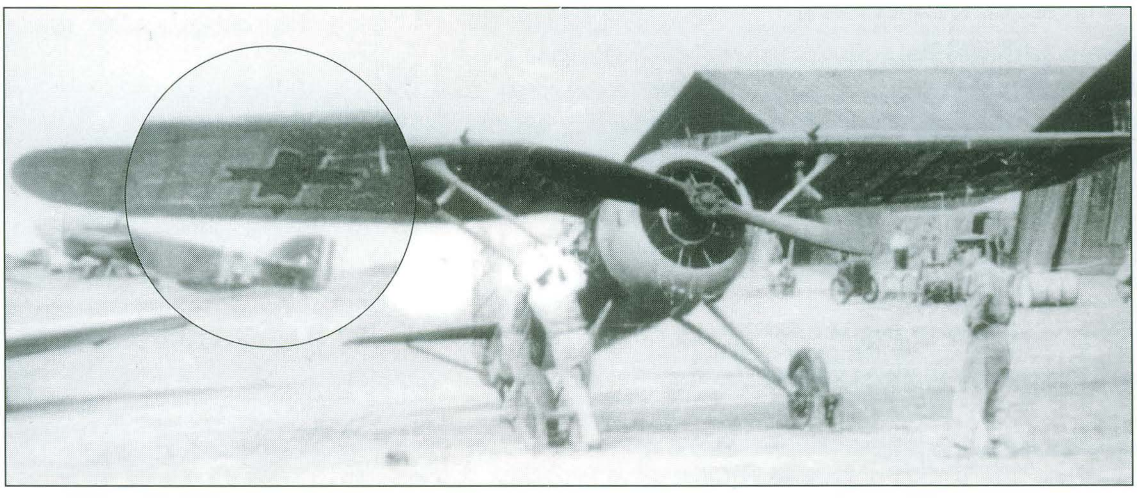
For this Group we see clear in pictures numbers including a, b and even c. They were all replaced aircraft. Let us metion than they started with 3 squadrons, then two and finally on the Western there was only one.

The same numbering system was respeced by Group 5 Bombardament Greu, where Squadron 77 had no.1 to 12, Sqn. 79, 13 to 24 and Sqn 80, 25 to 36.

In the particular case of Fighters, the German influences were decisive, at least in the second part of the Eastern Campaign. At first, the aircraft of the Bf 109 E (3,4 or 7) bought by the Romanian Governement in 1940-1943 period were numbered 1 to 69 with big yellow of white figures on the fuselage, between the fuselage and the ring.

The Bf 109 G 4 or 6 bought, captured or build under licence in Brasov, IAR Works recieved on paper series from 101, but really the system used was like the German one. The famous Groups 7 and 9 Vânătoare had aircraft with no. 1 to 15 in red, blue, white or yellow. red was for Sqn.48 and 57, white for Comand Group and Sqn. 53 and 47.

German influence may be seen for Sqn.61 and 62 of Group 6 Vânători, when for identification of the IAR 80-s of the first squadron they were extra-painted with a yellow contour of a white triangle and the rest with only two contour lines of an horizontal V shape.



Una dintre cele mai faimoase excepții de înmatriculare din FARR: un Savoia S 79b din Escadrila 71 (probabil 8) are inelul galben de pe fuzelaj înaintea crucii lui Mihai! A mai existat un caz în Grupul 5 Bombardament cu Ju 88 nr. 132.

One unexplained exception in Escadrila 71. Aircraft S 79b no.8 had the yellow ring before the Michael Cross. In Grupul 5 Bombardament, Ju 88 no 132 had the same exception in 1943.

MASCOTE DE GRUP ȘI PERSONALE

PERSONAL AND GROUP PETS



The Eagle was raised in a Moldavian railway station.
The bird looks like an eagle but in fact is much smaller.

Singurătatea unui aerodrom izolat, monotonia zilelor ce trec numărând misiuni, vârsta piloților, dorul de casă, iată doar câtiva factori ce au făcut ca în preajma unităților de aviație românești să găsim numeroase mascote adoptate de piloți, mecanici sau chiar de soldații din gardă. Fotografiile de epocă și amintirile veteranilor stau mărturie.

Unul dintre personajele cu apariții în presă, dar și în literatura dedicată frontului, a fost vulturul ILIE. Era originar din preajma gării Mărășești unde își găsea hrana relativ ușor, prezentându-se la vagoanele restaurant ale trenurilor principale. Un rest de carne se găsea întotdeauna, cu atât mai mult cu cât prezența lui însemna lipsa avioanelor inamice.

A apărut fotografiat în cotidiene de mare tiraj cum ar fi Universul din București, în ziare locale din Iași, în Aripi Românești și chiar după război în diverse reviste.

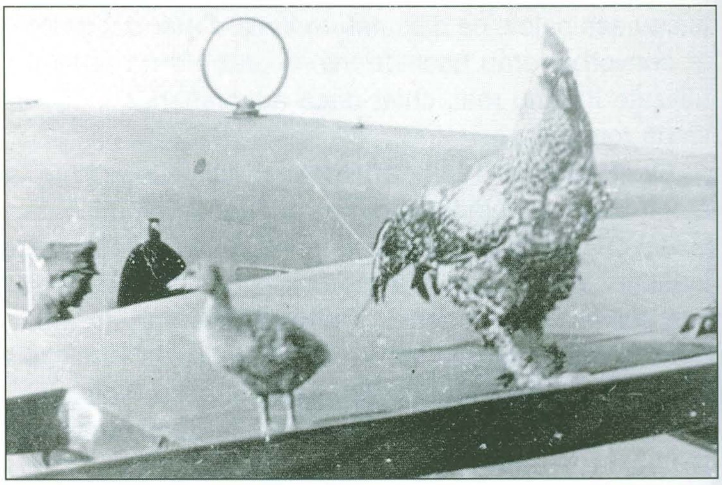
Solitude on a far-away airfield, days remembered only by missions, hard life, loneliness, these are only a few factors that persuaded air units to adopt pets.

Pictures of the time and veteran stories are time witnesses of the events.

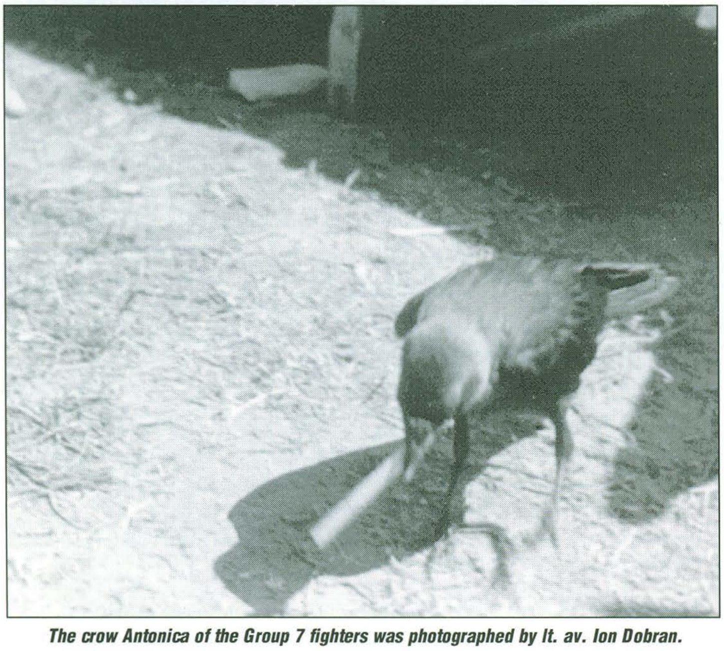
A famous character with some references in the war dedicated press was the eagle ILIE. He lived somewhere near the Marasesti Railway Station in Moldavia finding his daily food only by presenting himself in the restaurant carriage of the main passenger trains between Bucharest and Iasi. Some remains of meat were always present for him, gladly as his presence meant there was no enemy around.

His picture was published in daily central newspapers and also local ones, even after the war.

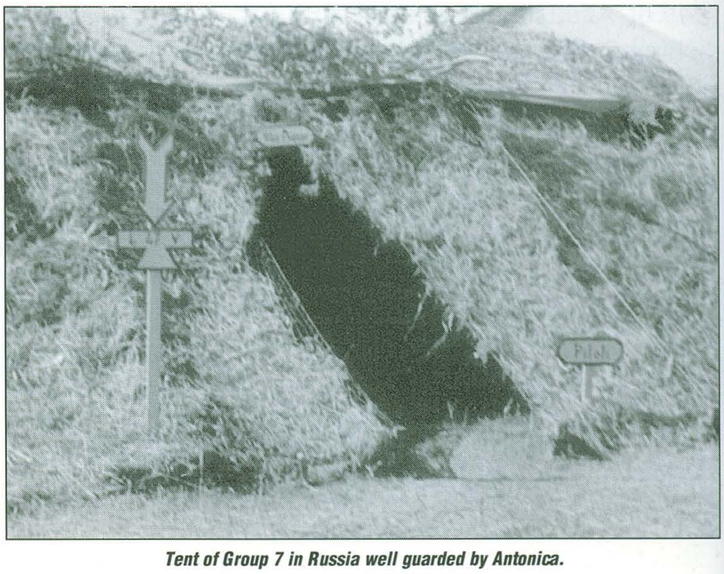
He generated a war propaganda legend still included in veteran stories. So, the antifascist



The cock and the duck belonged to the Savoia 79B Group.



The crow Antonica of the Group 7 fighters was photographed by lt. av. Ion Dobran.



Tent of Group 7 in Russia well guarded by Antonica.

A generat o legendă ce mai circulă și astăzi în diverse variante în funcție de sursa primară. În literatura de propagandă antifascistă de după 23 august 1944 se spune că un pifan neamț l-ar fi împușcat ca să se distreze. În cea antibolșevică se spune că un rus beat l-ar fi nimerit la chef în timp ce se hrănea.

Adevărul nu este cunoscut cu certitudine.

Ceva mai prozaici, cei de la grupurile de bombardament adoptau cocoșii, găinile sau rațele de pe lângă aerodrom, și odată botezate, de obicei cu numele comandanților sau șefilor din zonă, nu există mărturie de ajungerea vreunei orătănii în oala de ciorbă, întreaga escadrilă protejându-și favoriții.

Martor este cocoșul... de pe pagina precedentă.

Un adevărat record îl deține cioroiul ANTONICĂ, subiect de experiment științific la celebrul Grup 7 Vânătoare. Locotenentul Ion Dobran a descoperit că ANTONICĂ număra persoanele care intrau în cort și apoi pe cele care ieșeau. Dacă cele două cifre erau egale, trăgea concluzia corectă că în cort nu era nimeni și intra la furat hrană sau mici obiecte strălucitoare. Totul era perfect până la cifra 8. De aici încolo ANTONICĂ nu mai calcula corect și făcea greșeli, intrând în VILA PARADIS, cum porecliseră cortul piloții de la Escadrila 47.

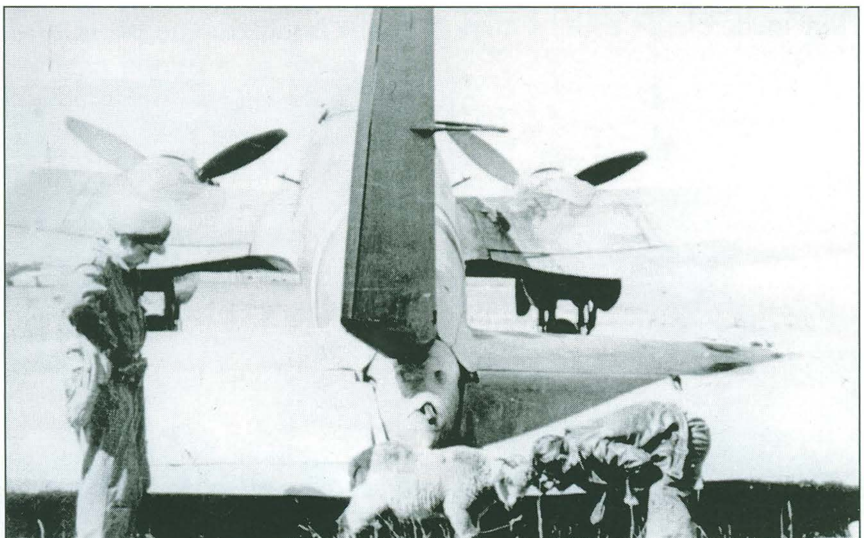
Un alt personaj interesant al vieții de aerodrom era țapul GOGU de la Grupul 5 bombardiere, care pe Tecuci fiind, nu rezista tentației de a se lua în coarne cu mitraliera de coadă de pe Heinkel-ul 111. Nu se știe dacă a primit botezul aerului la bordul bombardierelor grupului.

Datorită inteligenței lor, afecțiunii și adaptabilității, cele mai răspîndite mascote erau firesc câinii, indiferent de grup, escadrilă sau tipul de avioane din dotarea acestora.

Locotenentul G. Georgescu de la Grupul 8 Asalt, a ales un cățel alb pentru a zbura cu el în misiunile de atac la sol, pe emblema Grupului 7 Vânătoare stă cățelul unui mecanic, iar locotenentul Ion Maga își afișează mândru în 1944 pe aerodromul Pipera decorațiile și camaradul de front, câinele..., ce era luat în carlinga numai la transferul escadrilei de pe un aerodrom pe altul.

Un câine a cărui viață pare a fi inspirată dintr-un roman al lui Jack London este GILL al lui Ion Galea.

La fel ca majoritatea camarazilor, loco-



Gogu the billy goat was the mascot of Group 5 He 111. His favourite position was against the machine gun.

propaganda stated that he was shot down by a German infantry private just for amusement, while the anti-Soviets launched the rumour of a drunken bolshevik infantry soldier shooting him down during a monstrous alcohol party. The truth is not really known and it will never be, as with any real rumour.

Crews of the bombers adopted cocks, hens, geese or ducks from the neighbourhood of the airfield and once baptized they became part of the crew and never ended in soups, no matter the situation. Usually they carried the names of the local chiefs or the supply officers.

A witness is the cock of the previous page.

A real record of fame is kept by the crow ANTONICA, a free time scientific experiment of the legendary Group 7 Fighters. Lieutenant Ion Dobran discovered that the crow used to enter the commanding tent of the squadron only when there was nobody inside. He counted people in to the maximum figure of 8 and then those out. If the figures were equal he entered to steal some food or small shining objects. All was well until 8. For larger figures there were a lot of mistakes entering the Paradise Villa, (nickname of the 47 Squadron pilots' tent).

Another interesting character of the airfield life, only for the beginning of the war this time, was the billy-goat GOGU of the Grupul 5 Bombardiere. He could not resist to challenge the machine guns of the Heinkel 111 tail on the Tecuci airfield. It is not known if he received an air baptism aboard the Group's bombers.

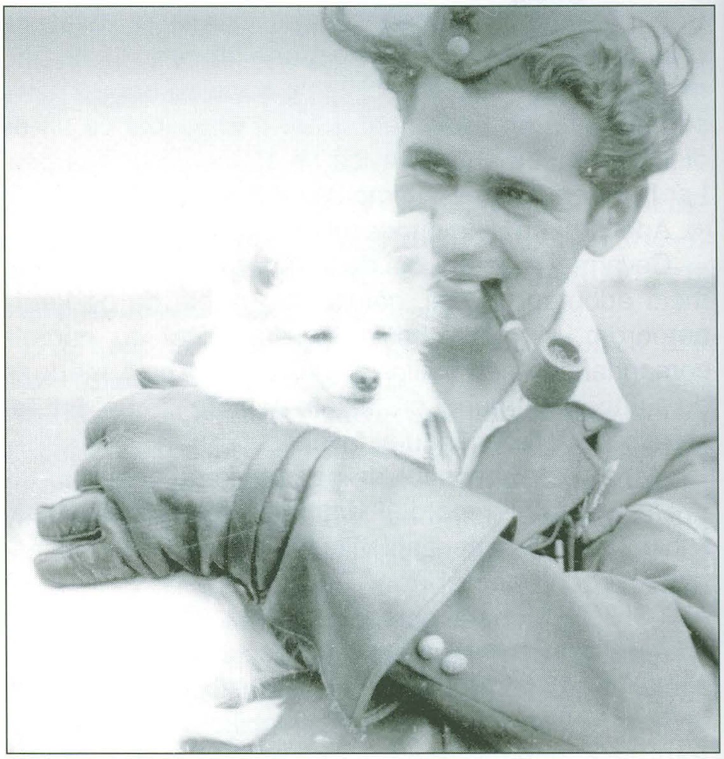
But, like in any other Air Force of the World, due to their affection, clever actions, understanding of the human nature and other innumerous reasons, the most popular pets were the dogs.

We have here some examples: lt. Gill Georgescu from the Group 8 Assault (He 129), chooses a white dog to fly with him in missions. On the emblem of the Group 7 Fighters we have the dog of a mechanic and lt. Ion Maga (Chevalier of Virtutea Aeronautica, Iron Cross 1st Class, etc. 12 victories) shows proudly his dog.

But a dog whose life seems inspirited directly from a Jack London novel is GILL of lt. Ion Galea, fighter pilot.



Lt. av. Ion Galea hero of Group 7 fighters with (inset) LICĂ and GILL, possible heroes of a Jack London novel.



Lt. av. Gill Georgescu of Group 8 assault (or „asphalt") with his dog specialised for flights on the Hs 129.

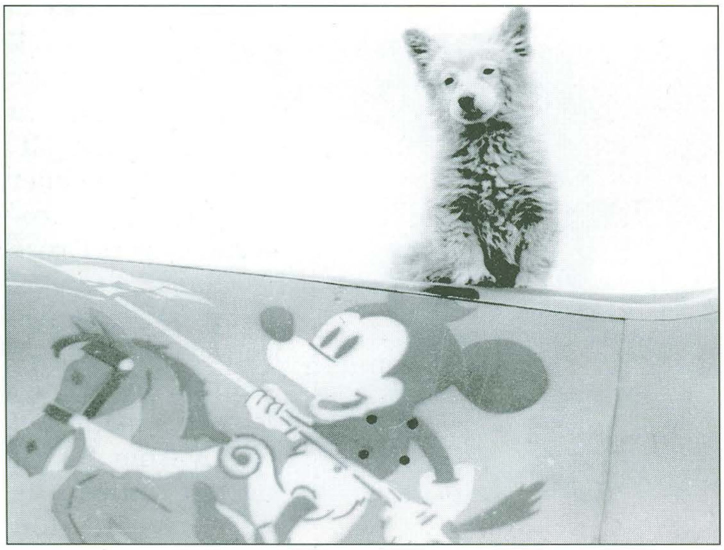
tenetul Ion Galea, ulterior un adevărat as al aviației de vânătoare, pilot de elită și membru marcant al legendarelor Grupuri 7 și 9 și-a ales un cățel de talie mică pentru a-l însoți, la bine și la rău.

Excepțional de inteligent, GILL s-a dovedit a fi un camarad de excepție.

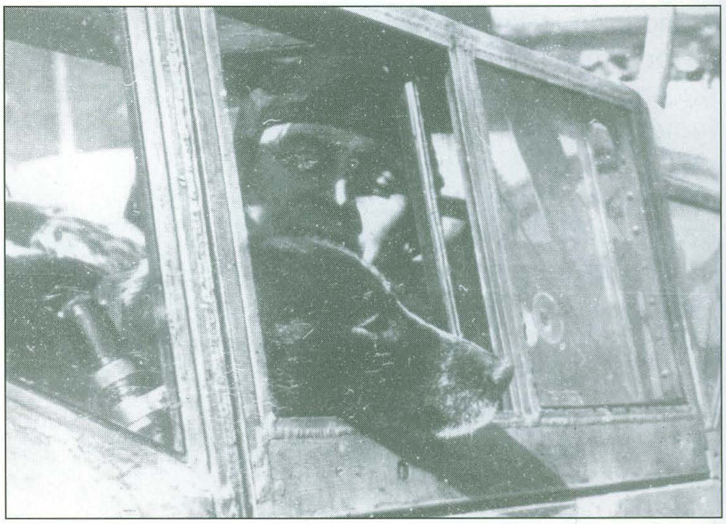
El pare a fi până în prezent singurul câine din lume cu carnet de zbor și un total de 142 ore, inclusiv 47 ieșiri la inamic. Datorită unui picaj forțat de trei vânătoare sovietice, GILL a surzit în 1943. Carnetul său de zbor era mândria stăpânului său care la șpriț, sătul de poveștile începătorilor îl întreba pa lăudăros: Câte ore de zbor ai dumneata, domnule aspirant? și la răspunsul acestuia replica trântind carnetul lui GILL pe masă: Până și câinele meu are mai multe ore de zbor ca dum-

Like most of his comrades, lt. Ion Galea, lately a real ace of the Rumanian Royal Air Force, elite member of Groups 7 and 9, chooses a small dog to accompany him for better or worse. Very clever and active, GILL proved to be an exceptional comrade.

To this day he seems to be the only dog in the world with a Flight Book and a total of 142 hours of flight, including 47 sorties to the enemy! Due to a dive from 5,000m forced by Soviet fighters he lost the sense of hearing in 1943. Gill's Flight Book was a subject of pride for his master who always listened to the "fishing" stories of the newcomers in the squadron and at the end asked: "How many missions and flight hours do you have, aspirant ?" He always used to put GILL's flight book on the table and to say: "Even my pet



The dog of Lt. av. Ion Maga of Group 7.



Even a big dog would have enough space in the cabin of a Me 109 as you can see, but not in flight.



Pusy is ready for mission.



Adj. av. Stefan Greceanu and his horse FLAPS in Basarabia. A pet like all the others.

neata. Astfel, ca număr de ore de zbor, GILL a fost invidiat de mulți... piloți începători!

Nici astăzi nu se știe cum a apărut carnetul de zbor al lui GILL. Prin ce minune? Și astăzi este un secret. Cum a reușit Galea ceea ce nu au reușit ceilalți? Cât vin, câtă țuică, câți bani? Mită, șantaj, servicii secrete? Nimeni nu știe cum a apărut GILL cu un carnet de zbor în regulă, emis de... autoritățile germane! La numărul de ore de zbor și mai ales la ieșirile la inamic ar fi trebuit să apară pe listele de decorații automat. Dar... nu a apărut.

În rest era un câine aproape normal. Era bun prieten cu LICĂ al lui Pop Simion. Pe când era în 1941 la Mamaia, la Escadrila 52 Hurricane se obișnuise să facă zilnic baie în mare, exact la ora 2. Mai târziu, în stepă unde nu era firișor de apă, toți știau că este aproape 2 și se apropie masa când GILL căuta un butoi, un vas cu apă, chiar potabilă, o băltoacă pentru a se răcori. Era puțin pretențios și gata să sufere alături de stăpân. Când Galea îi spunea: „GILL, astăzi răbdăm, nu avem ce mânca", el se culca la picioarele stăpânului și nu protesta.

Era „ouar" (fura ouă din cuibarele găinilor), viciu pentru care un câine de curte era în cel mai bun caz gonit, dacă nu omorât, dar care în condițiile de front se dovedea o calitate, alături de LICĂ, fiind campionul Grupului. Ambii aduceau capturile stăpânilor.

Era suficient de inteligent ca să își dea seama că, în caz de inspecție, dacă se înțelege bine cu câinii generalilor îl așteaptă o masă bună, și, spre deosebire de celelalte potăi din Grup, nu se bătea cu dulăul lui Pipițu.

La alarmă era primul la avion, înaintea lui Galea, sărind pe planul G-ului în speranța că va adăuga noi ore de zbor pe caiet.

has more that you do!". So, GILL was envied by a lot of beginners and of course by all the other dogs whose masters were not able to find an original Flight book for them. Even today, there is a secret how Galea managed to find it for his pet! How much vine, how much money? Bribing, blackmail, secret services? Nobody knows how GILL received that Flight book issued by... German authorities! He should appear on the decoration list automatically, but he never did.

For all the rest he was a normal dog. His best friend was LICĂ of lt. Pop Simion. When he started in the Sq. 53rd Hurricane in Mamaia he had the habit of bathing every day at 2 p.m. sharp in the Black Sea. Later in the open fields of Ukrainia all knew that it's almost 2 p.m. and lunch is ready when GILL started looking for a barrel, a water container or small lake for the daily bath. He was ready to suffer near his master. When Galea said "GILL, today we have nothing to eat!" he laid down near his masters feet and slept.

He had the useful habit of stealing eggs from hens nests and to deliver them to his master, sharing with LICĂ the title of Champion of the Group.

He was smart enough to understand during an inspection that he must be friendly to the generals' dogs if he wanted a copious meal and never had fights with the reputed pointer of "Pipitzu" (nickname of general Emanoil Ionescu, later chief of the FARR).

In alarm he was the first to reach the fighter of his master waiting for him on the wing to be taken inside the cockpit.

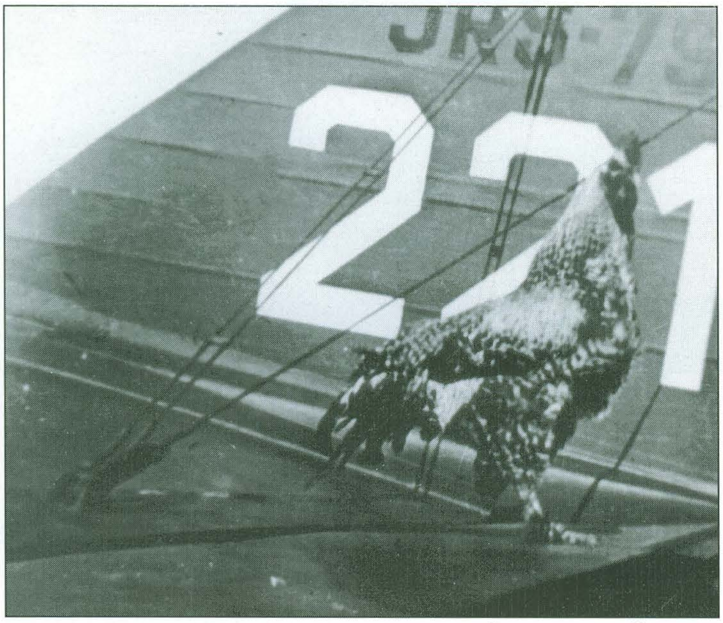
Avea un mare păcat: ne se înțelegea cu domnișoarele ce îi făceau curte stăpînului, fiind gelos. Pe frontul din vest a fost încuiat în casă și, la plecarea ultimului camion al Grupului, a ieșit prin două rânduri de geamuri pentru a fi prezent la apel. Nu se cunoaște exact sfârșitul poveștii lui de front pe parcursul a 4 ani, dar se pare că a fost trist.

Pe frontul de est a fost decorat în joacă cu medalii sovietice, pe cel de vest cu germane, dar poate că merita o distincție românească adevărată pentru devotament...

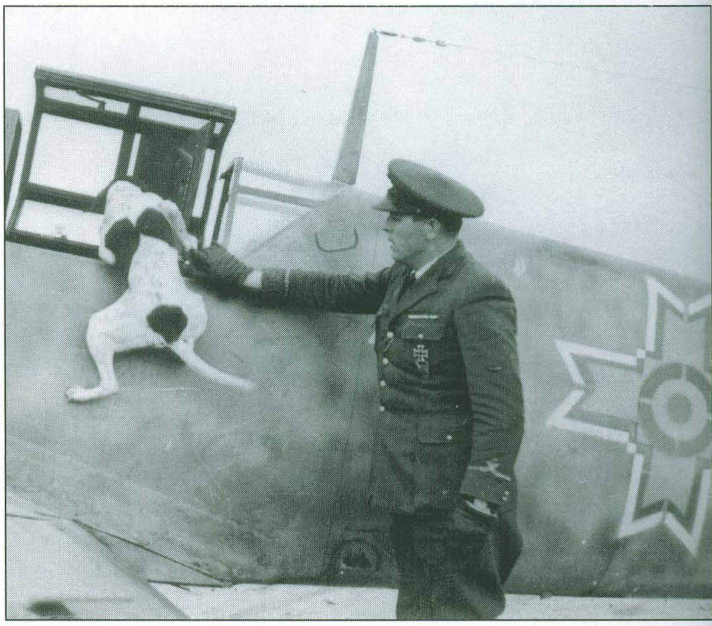
But, he had a great unforgettable sin: he never loved the sweethearts of the young lieutenant, being jealous. On the Western front he was left inside a house and jumped through a window of two glass panes to reach the last truck.

The end of his story is not completely known, but it seems that it was not a very happy one, like that of the veterans of the whole FARR.

On the Eastern Front he carried Soviet distinctions, on the Western, German ones, but perhaps he deserved a real Rumanian one, at least for devotion.



The crew of the JRS 79B No. 221 had this cock named COSTICĂ as a pet. COSTICĂ brought a lot of luck, otherwise we wouldn't see this picture!



An ace and his dog: slt.av. Ion Maga and his flight compagnon. „ As some have dogs in the car I have one in my Bf 109 „ Here, the dog exercise „Alarm !".



The seaplane base at Mamaia had a dove section inherited from WWI. The birds were used to carry messages and even if you smile you should be aware that pilots lost several bets arriving later than the doves, even if they used a He 114 with a maximum speed of 360 km/h and further, the birds kept a strict radio silence... It was in fact a double security system, as if a seaplane had been shot down the dove would carry the message. An antiquated method but a practical one.

CAMUFLAJUL AVIOANELOR ȘI INSTALAȚIILOR AERONAUTICE ROMÂNEȘTI

CAMOUFLAGE OF THE ROMANIAN PLANES AND AERONAUTICAL INFRASTRUCTURE

Încă din preajma intrării României în război, Forța Aeriană Regală a elaborat studii de camuflaj a aparatelor de zbor. Teoretic, pentru avioanele de fabricație proprie s-a elaborat o schemă de camuflaj originală, iar pentru cele preluate de la fabricanți externi au fost în general păstrate schemele de camuflaj cu care au venit în țară.

Astfel, imediat după achiziționare avioanele de proveniență franceză, britanică, poloneză, italiană, germană sau cehoslovacă au purtat schemele de camuflaj cu care au fost livrate și nuanțele specifice ale vopselelor originale.

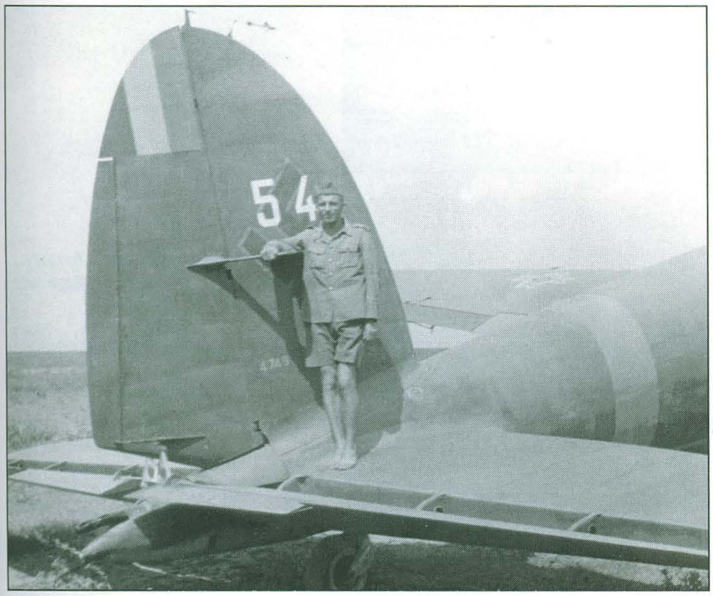
Condițiile impuse de exploatarea în condiții de front au dus la modificări în sensul uniformizării culorilor componente și optimizării camuflajului, în primul rând prin simplificare.

Efectuarea unui studiu al fotografiilor făcute în timpul campaniilor de front ne duce din păcate la o concluzie ce nu ține seama de nici un ordin: avionul și schema de

Even before entering the war the FARR made studies concerning the camoflage of the aircraft produced in Romania. Theoretically, the Romanian made aircraft had an original camouflage pattern and those imported generally kept their original appearance, as they arrived in Romania.

Immediately after they were purchased the planes from France, England, Italy, Poland, Germany etc. kept their original camouflage as they were delivered with the specific coats of paint of the original producer. The hard front-line conditions brought alterations to uniform the colours and simplify camouflage to an optimum.

If we will make a study of the available photographs (you can do the same using the pictures in this book...) during several campaigns we shall reach a conclusion which unfortunately is not related to any other order: often we have one plane and one way of painting it.

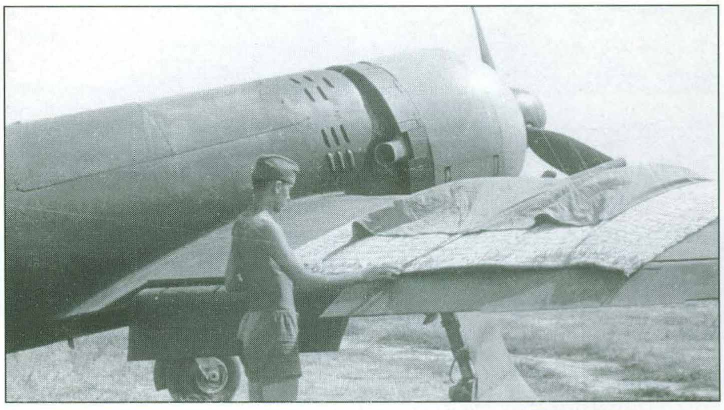


Avionul cdr. Gh. (Ghighi) Stănculescu. Echipaje românești au efectuat ieșiri cu insemne germane (rar) din motive operative.

The He 111 No. 54 of Group 5 heavy bombers piloted by Cdr. Gh. Stănculescu. We may see the German insignia under the number. Front operational conditions imposed a fast transformation of the planes received from the Germans. Usually Romanian crews flew only Romanian marked aircraft and refused to fly on German marked machines. The case of the brand new Ju 87 Stukas of the Romanian Group 3 is well known. The planes were received from the Germans but the Romanian pilots refused to fly them. So during the night the German mechanics painted the exact Romanian markings according to the official specifications. They are said to be the most accurate illustration of the Romanian order. In case they were taken prisoners they had to wear the correct military uniform and to identify themseves, otherwise they were executed as spies by the Soviets.



From the early days of the war experience proved that a yellow noses attract enemy planes. Sometimes they did not even appear in July 1941 !

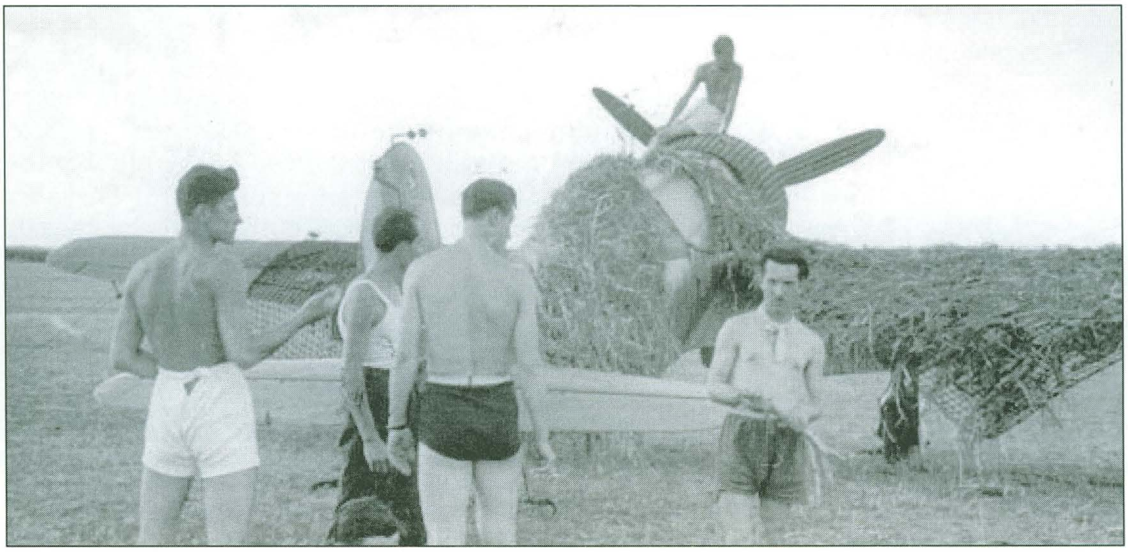


Reed blankets were used to protect ammuntion from the heat but also proved to be a very effective and cheap camoflage.



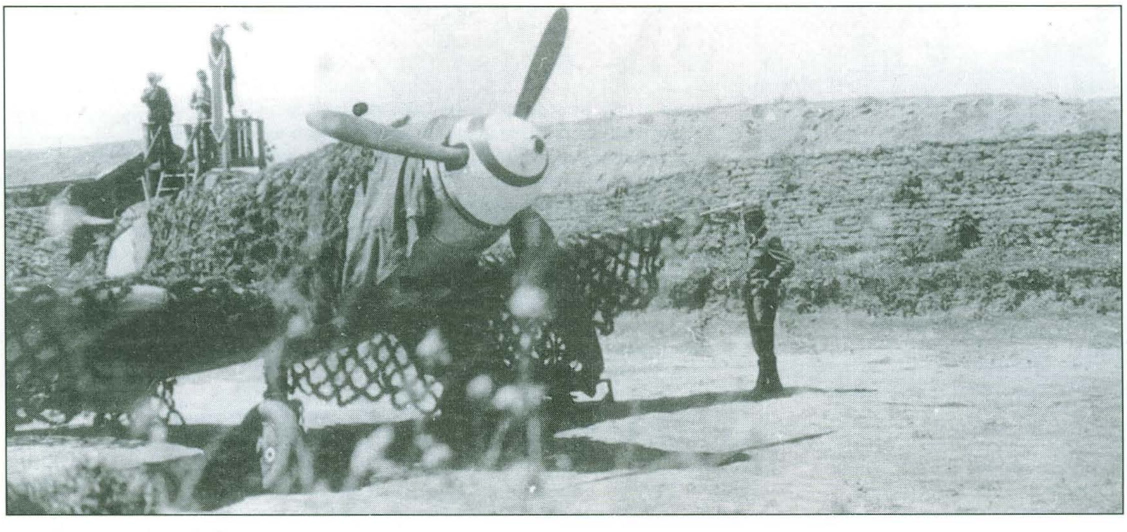
Avion luat de Gr. 6 de la 9, Târgşor, septembrie 1943.

Camoflage of IAR 80 belonging to Group 6 fighters. The textile nose „pajama" was supplied by the factory and was replaced as fast as possible by he crew (it was brightly coloured). The photographer arrived first in this case...



Apărarea capitalei. Pipera, iulie 1943.

The same planes of Group 6 defending Bucuresti and Ploesti. The crew prepares the plane.



Ungaria

Western Front, somewhere in Hungary. Highly efficient German camoflage nets were used for the Me 109G.

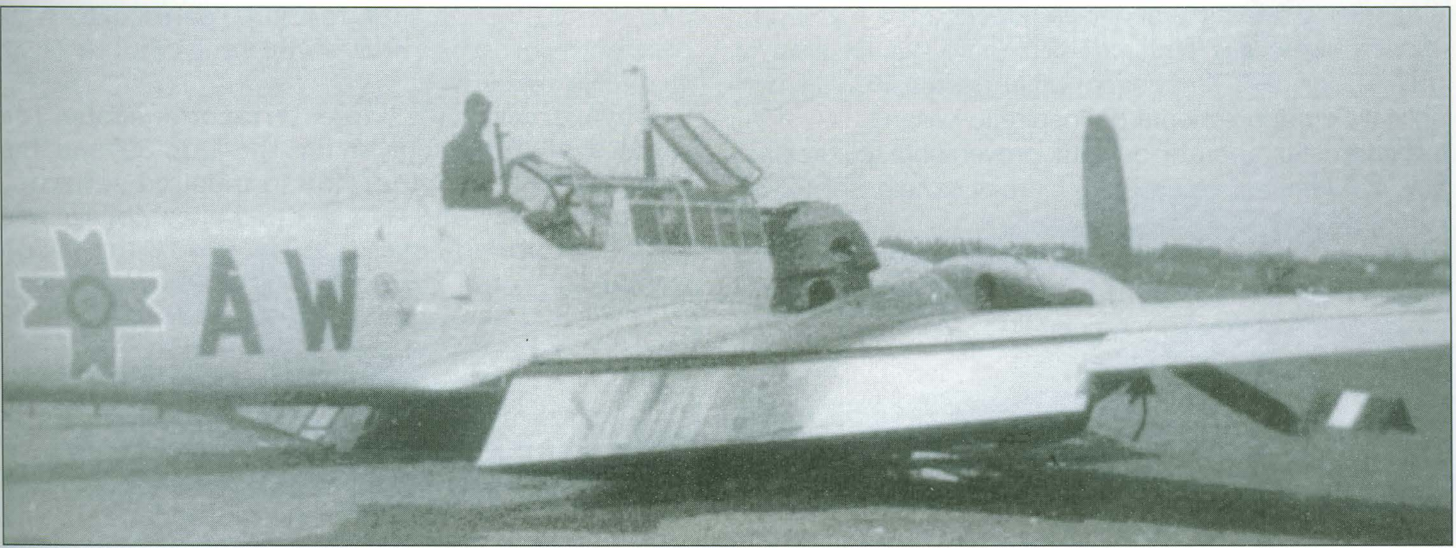
camuflaj, cu alte cuvinte, fiecare avion era camuflat altfel decât celelalte de acelaşi tip! Orice excepţie confirmă regula.

Evident, cu foarte puţine excepţii vopsirea aparatelor la atelierele de reparaţii s-a făcut fără şabloane şi cu vopsele preparate la faţa locului prin amestecul celor disponibile.

Principial toate aparatele de fabricaţie românească aveau intradosul planurilor şi partea inferioară a fuzelajului vopsite albastru deschis. IAR-80 aveau extradosul

Planes were individual. Those painted by the Romanian mechanics never perfectly resembled each other. One plane - one camouflage and any other example is an exception!

Obviously the planes were painted by hand without any paint masks and different mixtures of colours. From the operational point of view this was an advantage as it was difficult to find a certain plane if you didn't know the number. In principal all the Romanian built aircraft had the lower



Above, a Me 110 of the Nightfighters Group painted all in white!
According the the latest German studies of the time this was the best colour to camoflage in the moonlight above the clouds.

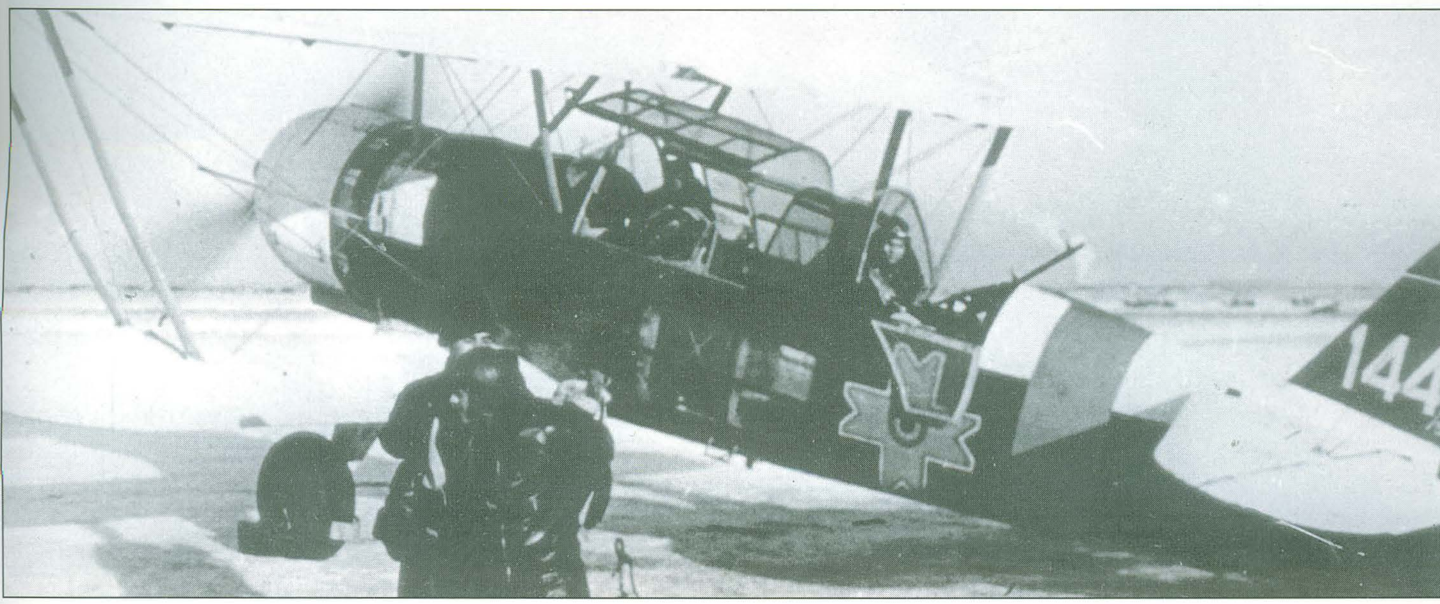


Giluienți, Bacău. 4 august 1944.

By order the nose of the propellor had a spiral marking so that if the plane was used for a diving attack, it would confuse the pointer in an anti-aircraft crew. This is an IAR 81.

IAR 39 RECCE pe frontul de est.

IAR 39 RECCE on the Eastern Front with the upper surfaces painted in white. Near Stalingrad this kind of camoflage was also used by some bombers He 111 of the Group 5 heavy bombers.



planurilor și lateralele și partea superioară a fuzelajului vopsite verde oliv cu pete mari maro. La fel erau și IAR-39, iar JRS-79 folosea inițial aceleași culori dar, aplicate după o schemă de inspirație italiană.

Au existat aparate de altă proveniență cu același gen de camuflaj, de exemplu hidroavioanele Cant Z-50 I Gabianno.

De multe ori, mai ales în cazul avioanelor împrumutate, sub însemnele românești se văd cele germane originale, ba chiar și înmatriculările.

Odată la sol avioanele erau mascate pentru a nu fi identificate ușor de recunoașterea inamică. Cea mai răspândită metodă era mimetismul, aplicat în două feluri: cu ajutorul plaselor de camuflaj sau pur și simplu cu vegetație ruptă din arborii și tufișurile de la fața locului. Ca un factor de specificație putem menționa rogojinile de... Ce se punea pe planuri în dreptul magaziilor de muniții pentru a evita supraîncălzirea și explozia acestora, dar care suplimentar aveau și un rol de camuflaj.

În cazul aparatelor Hs 129 din Grupul 8 Asalt în iarna anului 1943-1944 s-a aplicat o metodă originală de camuflaj: pe fuzelele verde-oliv au fost trase cu bidineaua dulgi albe cu var, într-un desen ce se poate observa foarte bine în fotografii. Camuflajul era refăcut aproape săptămânal. Odată sosită primăvara, avioanele au fost spălate și eventual revopsite în vechiul verde oliv.

part of the wings and fuselage painted in light blue with the upper side of the wings and fuselage in specific green.

Olive green with large terracotta spots. The same system was used for the IAR 39 and the Savoia JRS 79 from an Italian inspired pattern.

A completely different method of camoflage was used by Italian made seaplanes Cant Z-501 Gabianno. Later they came to the above solution.

Several times, mostly in the case of the borrowed machines from the Germans, we may find the traces of the old camoflage under the Romanian markings.

Once they were on the ground the aircraft were masked to prevent detection from the enemy reconnaisance. The simplest method was using mimetism, applied in two ways: with the help of camoflage nets or simply cutting the branches and bushes from the area and putting on the plane.

As a specific factor we should mention the reed carpets, covering the ammunition cases on the plane to avoid heat and ensure camouflage.

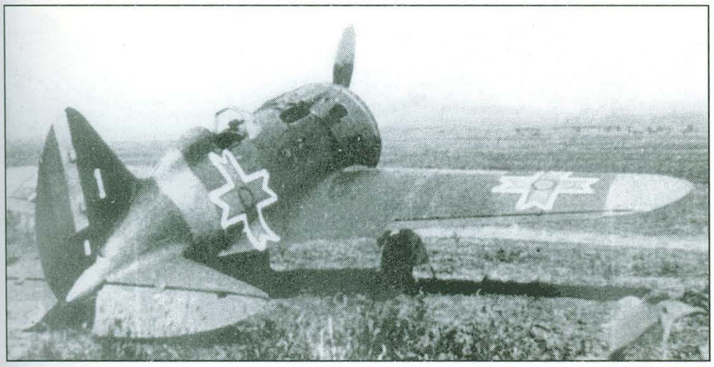
The Hs 129 of Group 8 assault in the winter of 1943-1944 used an original camouflage method: over the olive green lime diluted with water. It was simple to wash the camouflage and make it again in the Spring when colours change and a new camouflage was needed.

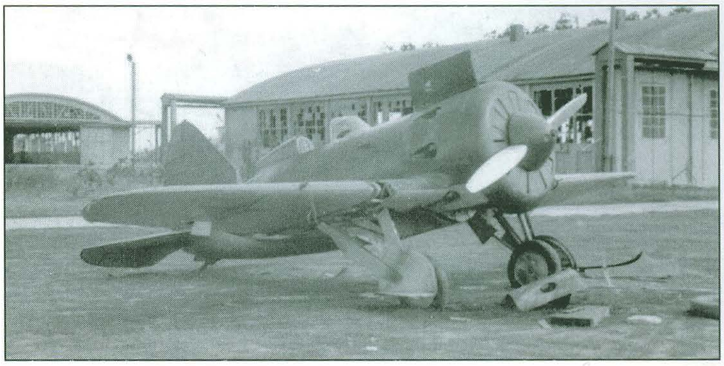


An example of the lime camouflage for Group 8 during the winter 1943-1944. First on the left sergent mechanic av. Radu Toacșă, author's uncle.

CAPTURI

CAPTURED PLANES







Avion reparat de lt. Gh. Popescu Ciocănel a trecut de la observație la vânătoare. Căzut la 26 iulie 1944.

Soviet I 16 aircraft captured by lt. Gh. Popescu Ciocănel. He became one of the aces of FARR KIA 26th July 1944 while in Group 7 fighters.

Another captured I 16. The lady on the right is the famous Nadia Russo of the Escadrila Alba (White Squadron).

Pe tot parcursul războiului, armata română a capturat de la oponenți o mare cantitate de materiale diverse. Printre aceștia un mare număr de avioane de cele mai diverse tipuri, unele în stare de zbor, altele reparabile sau bune pentru piese de schimb.

În anul 1941 sunt capturate 3 avioane de vânătoare I-16 Rata în stare de zbor la Ismail, 4 I-16 Rata la Feodosia, 1 I-16 Rata la Dorohoi, 8 avioane I-16 Rata pe diverse drumuri din Basarabia toate în stare de zbor.

I-16 Rata aterizat pe 13 iunie 1941 la Dorohoi este pilotat de către lt. av. Popescu Coicănel din Esc. 19

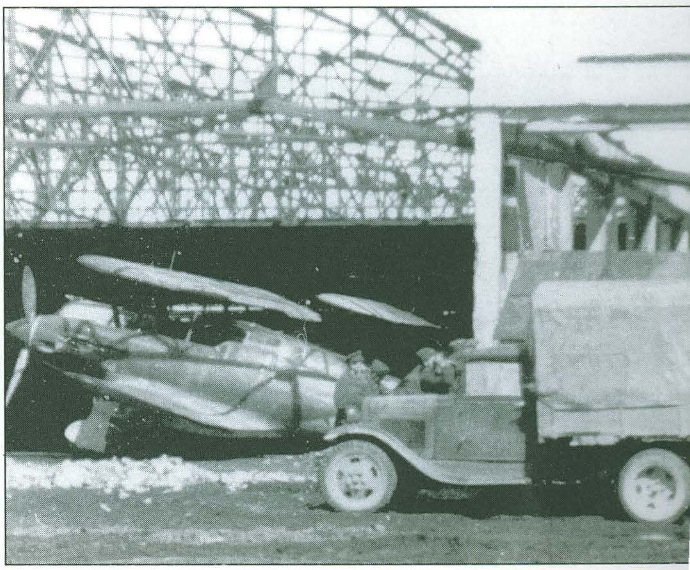
During the war Rumanians captured from the opponents many different war materials. Amongst those there were aircraft of various types, some of them ready to be flown, others repairable or good for spare parts.

In 1941 3 I-16 fighters were captured intact at Ismail, 4 others at Feodosia, 1 in Dorohoi, 8 others on different roads in Bassarabia all in full working order.

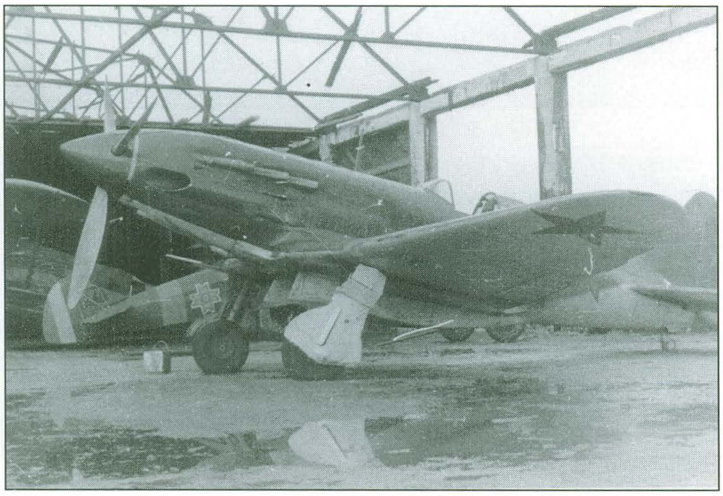
The I-16 Rata landed on 13th June 1941 in Dorohoi, it was tested by lt. av. Popescu Coicănel

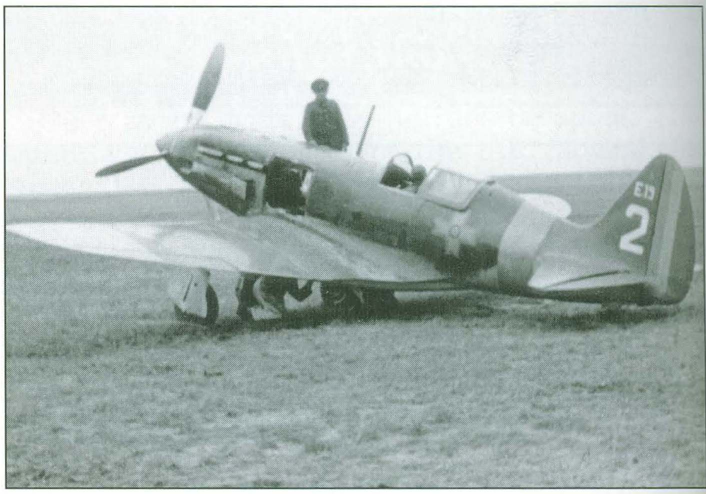


Cpt. Constantin „Bâzu" Cantacuzino testing a MiG-3.



Captured hangar.





Unul dintre primele avioane MiG 3 capturate și reînmatriculate. Era construit din placaj!

One of the first MiG 3 captured and repainted. It was made of plywood.

Observație pentru autonomia echipajelor de pe avioanele de observație IAR-37. A fost înmatriculat cu însemne românești și a purtat nr. 1.

În luna august 1941 este adus un I-16 Rata în zbor până pe aerodromul Băneasa București și expus în Piața Unirii împreună cu alt material de război sovietic.

În luna noiembrie 1941 este transportat în zbor un I-16 Rata la IAR-Brașov pentru studiu.

Pe 18 martie 1942 a aterizat pe aerodromul Melitopol, un avion de vânătoare MiG-3, pilotul a declarat că s-a predat de bunăvoie.

Avionul a fost adus în zbor pe 14 iulie 1942 la IAR-Brașov de către lt. av. Bâzu Cantacuzino, pentru studiu. A fost înmatriculat cu însemne românești și a purtat nr. 2.

of Sqn 19 observation to ascertain the range of the aircraft and so to be able to improve the IAR 37 activities. It was inmatriculated as a Rumanian plane under the number 1.

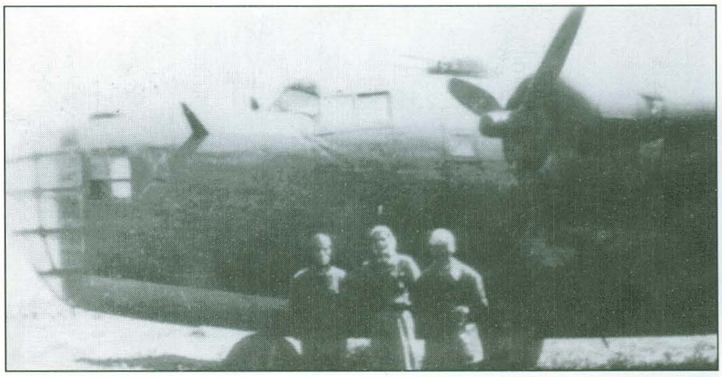
In August 1941 another I-16 Rata was taken to Bucuresti in flight and exhibited in the centre of the city together with some other captured war material. In November another I-16 Rata was taken to Brasov for extensive tests.

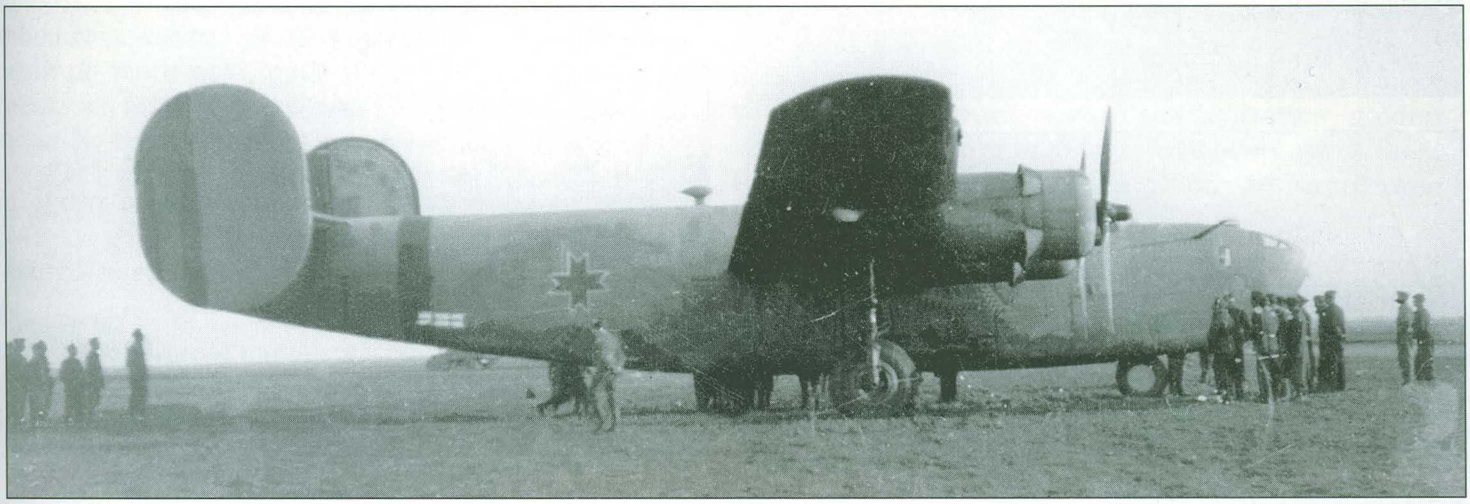
On 18th March 1942 on Melitopol airfield a MiG 3 fighter landed with a deserter. On 14th July 1942 the plane was taken to IAR-Brasov by lt. av. Bâzu Cantacuzino for study. It was inmatriculated in Rumanian colours and received number 2.



Calea Victoriei, 15 august 1941 - Expoziție cu capturi de la sovietici în Basarabia.

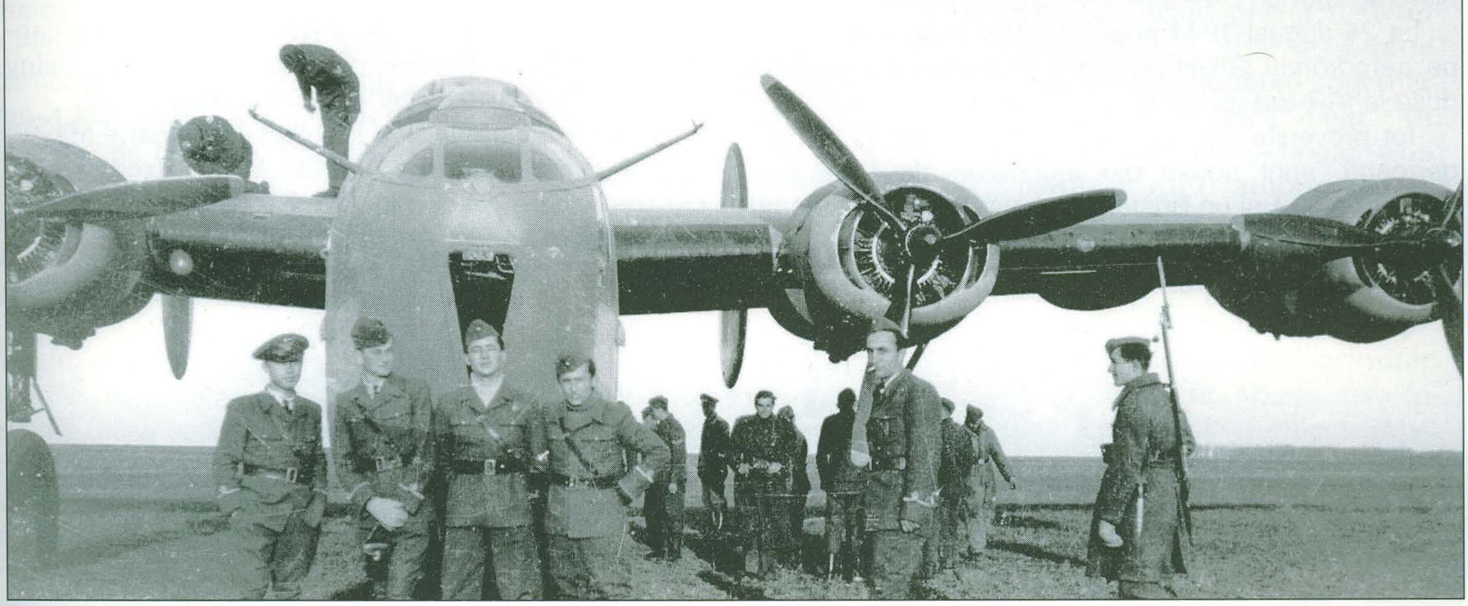






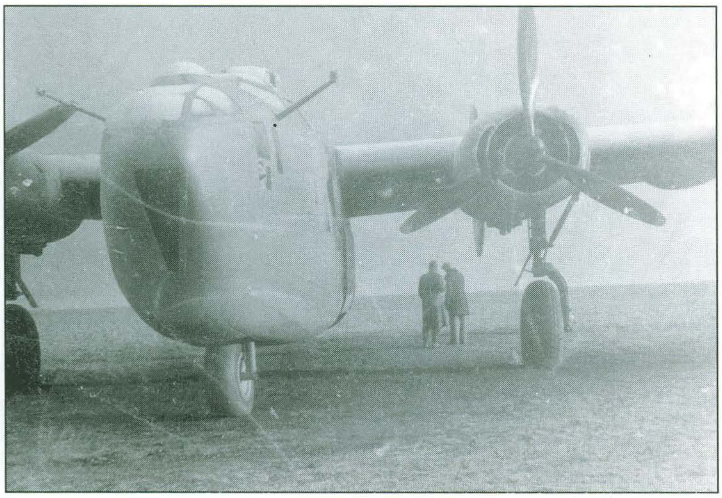
În anul 1943, după raidul aviației americane de la 1 august deasupra Ploieștiului au rămas în jurul rafinăriilor un număr foarte mare de avioane de tip B-24D, aterizate forțat. Ministerul de război, ordonă recuperarea și punerea în stare de zbor a unui avion din cele doborâte. Avionul a fost reparat la locul de aterizare și a decolat avându-l la manșe pe ing. av. Frim Alexandru cu direcția IAR-Brașov. A fost înmatriculat cu însemne românești. În luna martie 1944 a fost repus în stare de zbor încă un B-24D și acesta a fost înmatriculat cu însemne românești.

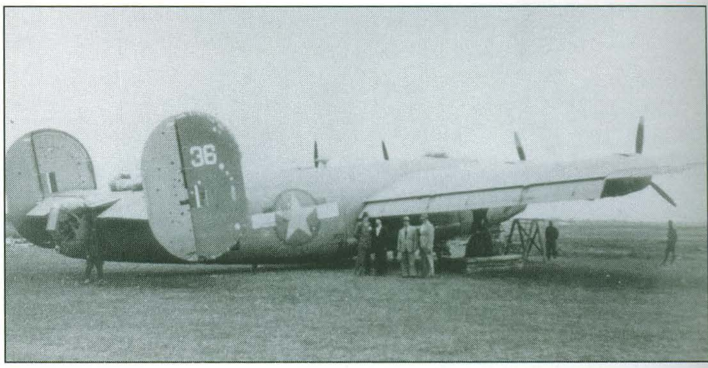
In 1943 after the Tidal Wave operation over Ploesti an important number of B 24D were found arround Ploiești. The War Secretary ordered them to be recovered and repaired. The first was fixed and flown from its landing spot to Brașov by dipl.av. Alexandru Dudu Frim. It recieved Romanian markings and was folowed by two more. It was even intended to have a Romanian Squadron of captured B 24D as spare parts were easy to find. All were destroyed in the August events.

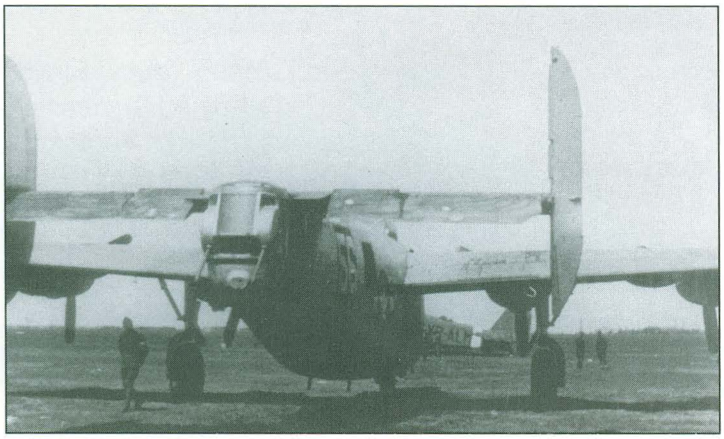


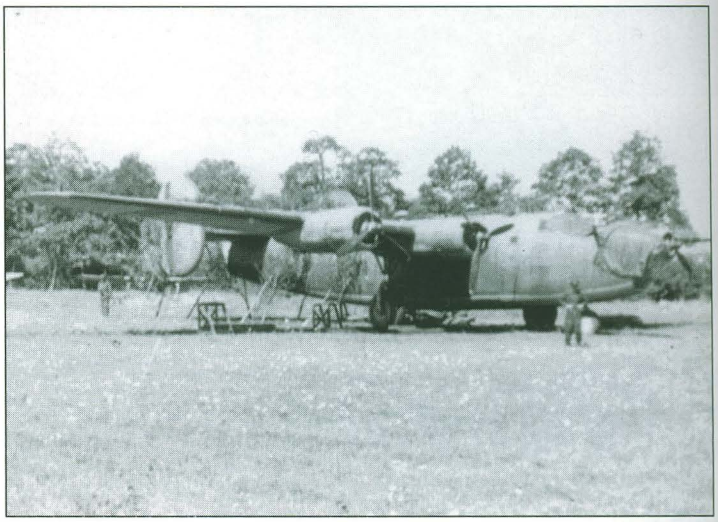
Avioane B24D reparate pentru a forma o escadrilă.

Repaired B24D. The intention of forming a Squadron raised.









Pe 1 ianuarie 1944 un Boston sovietic aterizează la Novovoscricenka jud. Berinovka. Este capturat și dus în zbor la IAR-Brașov pentru studiu.

La 16 ianuarie 1944 un Pe-2 nr. 1 a aterizat lângă Sudac, Crimeea este capturat și adus în zbor la IAR-Brașov.

La 20 martie 1944 un AIRACOBRA sovietic a aterizat la 14 km est de comua Fântâna Zânelor jud. Ismail este adus în zbor la IAR Brașov.

Pe 4 iulie 1944 aterizează forțat și este repus în stare de zbor un B-24 J pe aerodromul Roșiori de Vede.

La 24 august 1944 nouă FW-190 A sunt capturate pe aerodromul Ghimbav, toate în stare de zbor sunt duse la IAR-Brașov de lt. av. Gavriliu.

Tot provenite din capturi, dar primite de la armata germană, sunt aduse din Iugoslavia două Hawker Hurricane Mk1 și un Bristol Blenheim MK1. Acestea au aparținut Forțelor Aeriene Sârbe.

In January 1944 a Soviet bomber of the Boston type landed at Novovoscricenka, county of Berinovka. It was captured and taken to Brasov for study.

On 16th January 1944 Pe-2 no. 1 landed near Sudac in Crimea. It was repainted and transported in flight to IAR-Brasov.

On 20th March 1944 an AIRACOBRA Soviet aircraft landed 14 km east of Fântâna Zânelor village in the Ismail county and taken to IAR-Brasov.

On 4th July 1944 a B-24J was forced to land on the airfield at Roșiori de Vede.

On 24th August 1944 a new FW-190 was captured at the Ghimbav aerodrome, before being flown to IAR-Brasov by lt. av. Gavriliu.

From Yugoslavia two Hawker Hurricane Mk. 1s and a Bristol Blenheim Mk. 1 captured by the German army were delivered to the FARR. These belonged to the Yugoslavian Air Force.





UNIFORMELE AVIAȚIEI ROMÂNE ÎN CEL DE-AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL

Perioada 1930-1945 definită ca cea de modernizare a uniformelor armatei române a fost dominată de două curente; pe de o parte, modernizarea uniformelor de serviciu, de zi și de campanie, tendință care aducea uniformele și echipamentul la nivelul armatelor europene, iar pe de altă parte revenirea la fastuoasele uniforme de mare gală, gală și ceremonie, inspirate din trecut, cu tunici viu colorate, cu brandenburguri, cu epoleți de fir și dulmane. Uniformele acestea aminteau, în special cele ale cavaleriei, artileriei hipo și ale jandarmilor călare, de fastul saloanelor epocii napoleoniene.

În Regulamentul asupra *„Descrierii Uniformelor în Armată"* din anul 1934, sunt descrise nu mai puțin de șapte ținute cu mai multe variante. Se ajungea la situația în care un ofițer putea avea 20 de uniforme diferite! Suveranul de atunci, Carol al II-lea, agrea uniformele viu colorate.

Dacă până în 1930 încă mai plutea în aer euforia victoriei de după primul război mondial, după 1933 evoluția situației politice europene, arăta clar că războiul era iminent.

Până în 1940, o serie de decrete regale modifică uniformele, dar schimbările nu sunt esențiale. În 1941 însă, se desființează ținutele de ceremonie, tunicile cu brandemburguri, dolmanele și ținuta albă de vară, centura de fir și ledunca.

Era sfârșitul operetei; cu teritoriul redus dramatic în urma ultimatumului sovietic și al Dictatului de la Viena, amenințată cu desființarea, România intra într-un război devastator. Venise vremea cuirasei cenușii.

Pentru uniforma aviației schimbarea majoră a avut loc în anul 1930, când s-a adoptat culoarea gri-bleu și vestonul deschis la gât. În 1934, apare Regulamentul asupra *„Descrierii Uniformelor în Armată"*, în care sunt descrise uniformele ofițerești pentru toate armele. Ceea ce uimește este numărul ținutelor (șapte) cu variantele lor (de vară, de iarnă, cu ghete, cu cizme). În acest Regulament sunt indicate foarte precis și ocaziile în care se pot purta aceste ținute.

Aeronautica este reprezentată de numai puțin de 14 uniforme:

CAROL AL II-lea.

Prin grația lui Dumnezeu și voința Națională

REGE AL ROMANIEI

La toți de față și viitori sănătate.

Asupra raportului Ministrului Nostru, Secretar de Stat la Departamentul Apărării Naționale, sub Nr. 237.

AM DECRETAT ȘI DECRETĂM:

Art. I — Regulamentul asupra descrierii uniformelor in armată, se aprobă de Noi.

Art. II. — Orice dispozițiuni anterioare sunt și rămân desființate.

Art. III. — Ministrul Nostru Secretar de Stat la Departamentul Apărării Naționale, este însărcinat cu executarea Decretului de față.

Dat în București la 4 Iulie 1934.

(ss) **CAROL**.

PREȘEDINTELE CONSILIULUI DE MINIȘTRI
ȘI
MINISTRUL APARARII NAȚIONALE AD-INTERIM.

(ss) **Gh. Tătărescu.**

Nr. 1984.

UNIFORMS OF THE RUMANIAN AERONAUTICS DURING WWII

The period 1939-1945 was defined as a period of modernisation of the uniforms of the Rumanian Army. It was dominated by two main trends: one of them was modernisation of the service uniforms daily, and campaign on the other side the return to the great flamboyant uniform for special occasions and ceremonies inspired from the past with living colours and Brandenburg's golden wires and ornaments. Those uniforms were used to remember the flamboyancy of the Napoleonic period mainly for chivalry.

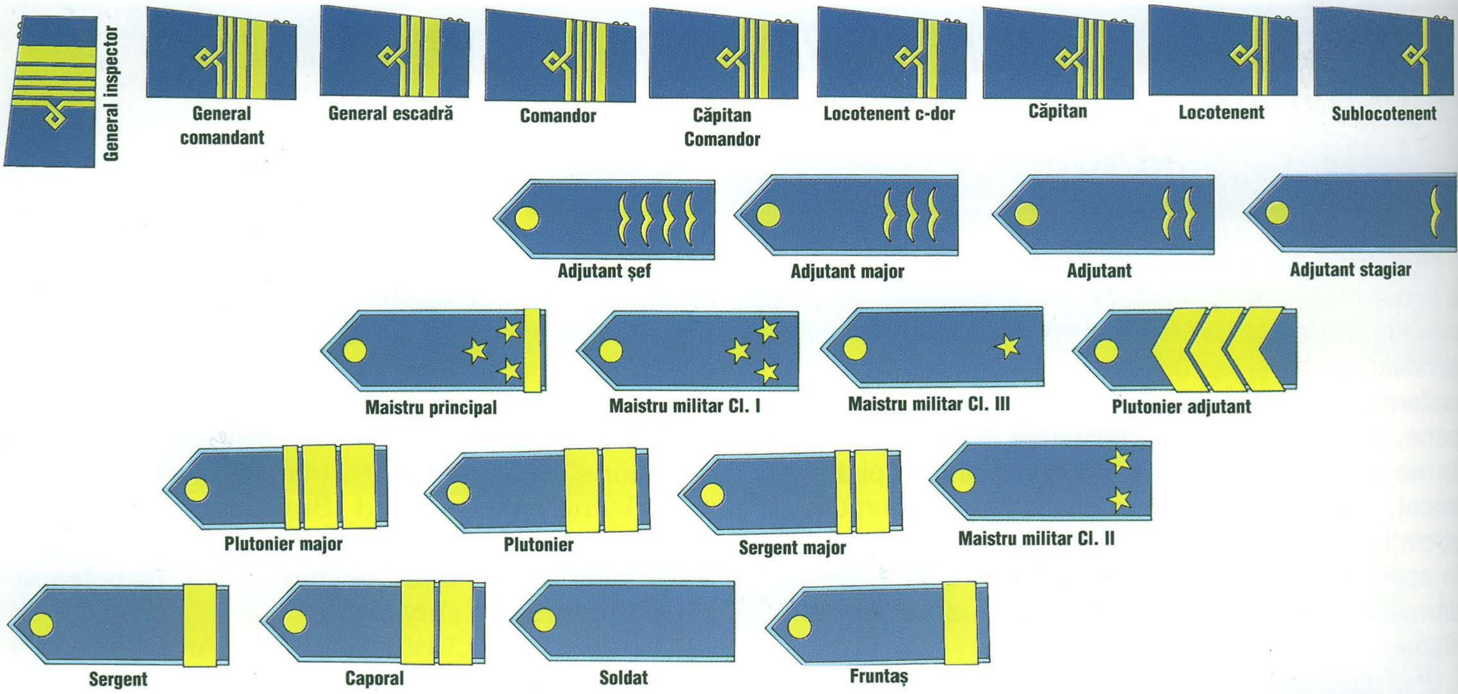
The rule book „Uniforms of the Army" of 1934 describes no less than 7 types of uniforms plus the variants. In this situation an officer would have had 20 different uniforms! The King of the period, Carol II, was a fan of brightly coloured uniforms.

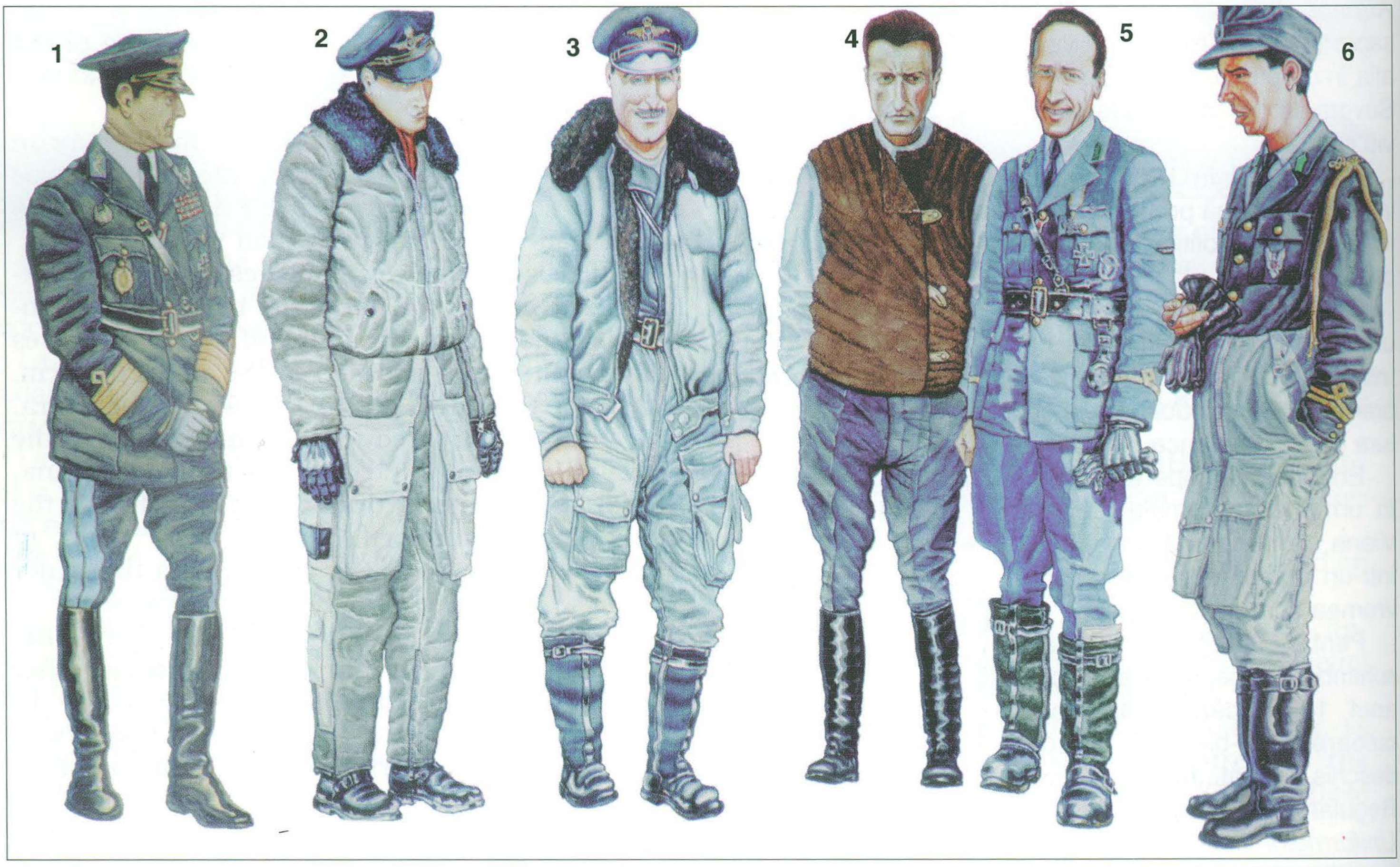
If, until 1930, the euphoria of the victory in WWI was still floating in the air after 1933, it was clear that the evolution of the European politics would lead to another war which was imminent.

Until 1940, some royal decrees modify the uniforms but not compulsorily. In 1941 the ceremony uniforms disappeared and all the golden wires and ornaments in addition to the white uniform, except for the navy. It was the end of the opera, with the territory reduced dramatically by the Soviet ultimatum and the Dictate of Vienna, Rumania will enter a devastating war. It was the time of the grey uniform.

For the aviation the major change was performed in 1930 when the grey-blue colour was adopted together with the V-neck coat. In 1934 the rule book was printed and among other armed forces included aviation. What is amazing is the number of the aviation tenures (7) with their variations for winter, summer with boots or shoes etc. In this rule book the occasions to carry them were precisely established. Aeronautics is represented by no less than 14 different uniforms:

- D1 (tenure of great festivities in the colour of the armed force with boots)





1. Generalul av. Emanoil Ionescu, comandantul Corpului Aerian Român pe frontul de Vest. În majoritatea fotografiilor apare în veston (indiferent de anotimp), cu pantaloni de cizmă şi cizme ofiţereşti înalte sau cizme de zbor germane. Generalii purtau la şapcă „soarele de general" şi două rânduri de frunze de stejar pe vizieră. Coroana regală, care surmonta emblema aviaţiei de pe şapcă, era aurie pe fond roşu. Generalul poartă deasupra buzunarului drept insigna de observator aerian iar deasupra celui stâng insigna de pilot militar şi baretele de decoraţii.

2. Pilot român dintr-o escadrilă de Stukas, pe frontul de vest. Şapca are sârma de rigidizare scoasă din raţiuni de eleganţă. Costumul de zbor este cel german de iarnă, din blană de oaie albă, cunoscut în epocă sub denumirea de „bulgarka", pentru că se confecţiona în Bulgaria. El era încălzit electric.

3. Căpitanul Alexandru Şerbănescu, comandantul Grupului 9 Vânătoare. Peste ţinuta de campanie de iarnă poartă costumul german de zbor (pantalon tip „kanal", căptuşit cu blană sintetică, scurtă de zbor şi cizme de zbor germane).

4. Locotenent aviator Dan Scurtu, din Grupul 7 Vânătoare. El poartă un cojoc de zbor din blană. Fotografia martor a fost făcută la începutul războiului; celelalte personaje din fotografie sunt echipate cu acelaşi cojoc.

5. Ofiţer de echipaj (grad echivalent cu gradul de sublocotenent) Ioan Milu, din Grupul 9 Vânătoare. El poartă deasupra buzunarului stâng ordinul „Mihai Viteazu" (crucea cu panglică vişinie) şi insigna germană pentru piloţii de vânătoare cu un anumit număr de misiuni. Sub primul nasture al vestonului se află panglica Crucii de fier. Pe buzunarul stâng poartă o altă Cruce de fier şi insigna germană de pilot militar. Busola germană AK 39 este prinsă de inelul centurii cu diagonală.Pe mâneca stângă se observă semnul de navigant. Este încălţat cu cizme de zbor germane, îmblănite. După uzanţă, Milu poartă harta „la cizmă".

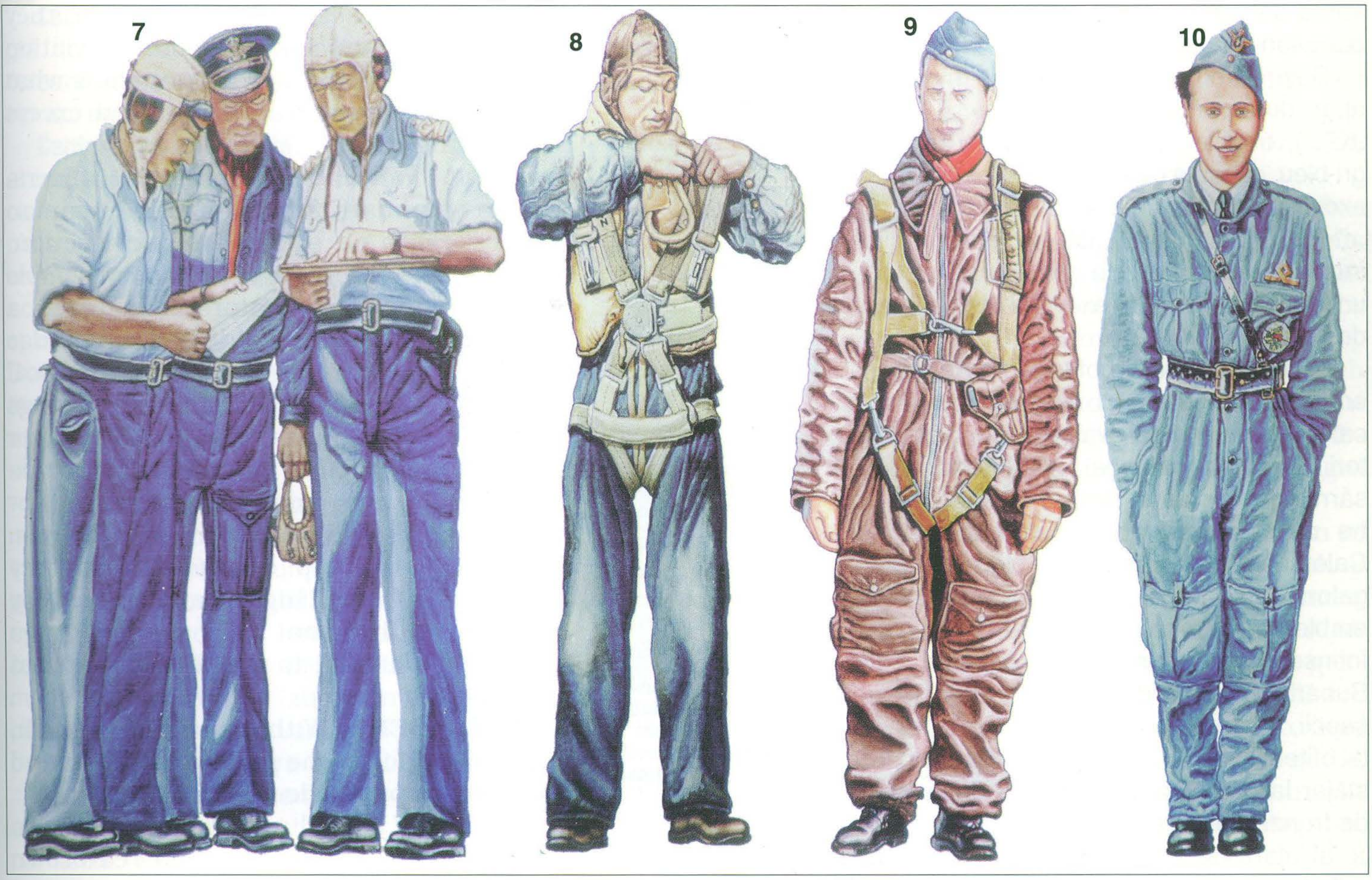
6. Locotenent aviator Tudor Greceanu, din Grupul 9 Vânătoare. El poartă vestonul regulamentar cu petliţele verzi ale vânătoarei. Peste buzunarul stâng este prinsă insigna de pilot. Deasupra umărului stâng sunt prinse furajerele ordinelor „Mihai Viteazu" (cea vişinie) şi „Virtutea Aeronautică" (cea albastră), cu care era decorat grupul. Peste veston poartă pantalonul german tip „kanal". Cizmele şi capela sunt tot de provenienţă germană.

- D 1 (ținuta de mare gală, de culoarea armei, cu ghete);
- A 1 (ținuta de mare gală, de culoarea albă, cu ghete);
- D 2 (ținuta de gală, de culoarea armei, cu ghete);
- A 2 (ținuta de gală, de culoare albă, cu ghete);
- D 3 (ținuta de seară, de culoarea armei, cu ghete);
- A 3 (ținuta de seară, de culoare albă, cu ghete);
- D 4 (ținuta de ceremonie, de culoarea armei, cu ghete);
- A 4 (ținuta de ceremonie, de culoare albă, cu ghete);
- K6c (ținuta de campanie);
- D 7 (ținuta zilei, de culoarea armei, cu ghete);
- A 7 (ținuta zilei, de culoarea albă, cu ghete);
- K7c (ținuta zilei, de culoarea armei, altfel decât D 7);



- A1 (tenure of great festivities in black with boots)
- D2 (tenure of less grand festivities with boots)
- A2 (tenure of less grand festivities in white with boots)
- D3 (evening tenure, grey-blue with boots)
- A3 (evening tenure, white, with boots)
- D4 (ceremony tenure, grey-blue
- A4 (ceremony tenure, white, with boots)
-K6c (campaign tenure)
- D7 (day tenure, grey-blue with boots)
-A7 (day tenure, white, with boots
-K7c (day tenure, grey-blue, different from D7)

Some mention must be made about the codes (see the table). The arabian number gives the



7. Grup de piloți din Grupul 8 Asalt. Pe timp de vară, pe terenurile de lucru din zona frontului, personalul navigant purta diverse combinații între piese ale ținutei de zi și piese ale echipamentului de zbor. Personajul din stânga poartă pantalonul uniformei de zi, cămașa obișnuită și casca de zbor germană de vară, din pânză. Se observă ochelarii de zbor germani și laringofonul. Ofițerul superior din centru (observați frunzele de stejar de pe vizieră) este echipat cu combinezonul de vară românesc, iar locotenentul din dreapta poartă cămașa de vară cu gradele montate pe contra-epoleți.

8. Aviator din hidroaviație. Peste combinezonul din pânză este echipat cu vesta de salvare și cu parașuta Irving. Pe cap poartă o cască din piele.

9. Mitraliorul unui avion IAR-39, echipat cu un combinezon din piele, peste care poartă harnașamentul parașutei (trăgătorii aparatelor IAR-39 nu purtau parașutele acroșate de ham, postul de luptă respectiv nepermițând acest lucru; parașuta era fixată în avion și se acroșa de ham cu carabiniere numai înainte de salt). Arma personală este prinsă de cordonul costumului de zbor.

10. Sublocotenent aviator din Escadrila 56 Vânătoare, Grupul 7. Este echipat cu combinezonul românesc de vară, din pânză. Poartă pe cap boneta cu emblema aviației. Tresa de grad este montată deasupra buzunarului stâng, iar peste buzunar este cusută emblema brodată a Escadrilei 56 Vânătoare (rățoiul Donald) deasupra cifrelor 5 și 6.

Trebuiesc făcute câteva mențiuni cu privire la siglele acestor uniforme (vezi tabelul sintetic). Numărul arab indică denumirea ținutei (mare gală, gală, seară, etc.). Litera „D“ urmată de un număr arab indică uniforma de culoarea armei (pentru aviație culoarea armei era un gri-bleu) cu ghete. Uniformele de culoarea armei se purtau în perioada 1 octombrie-15 aprilie, deci în sezonul rece.

Litera „A“ urmată de un număr arab indicat uniforma albă cu ghete sau pantofi. Acestea erau uniformele de vară și se purtau în perioada 15 aprilie-1 octombrie.

Litera „K“ urmată de număr arab indica uniforma kaki, cu ghete sau pantofi. Uniformele kaki erau uniformele purtate de către ofițerii armatei de uscat, la unele ceremonii, la serviciu, în campanie sau pe stradă (ținuta zilei).

Atunci cânt literele „D“, „A“ sau „K“ erau urmate de numărul arab și de un „c“, era vorba despre o uniformă de culoare kaki, cu pantalon de cizmă și cizme.

Deși între ținutele de aviație menționate, apar două precedate de litera „K“ („K6c“, „K7c“), trebuie spus că ele erau de culoare gri-bleu, ca toate celelalte uniforme ale aviației, exceptând uniformele albe de vară, iar sigla „c“ nu indica faptul că se purtau cizme, încălțăminte care nu se purta deloc la uniformele aviatorilor, excepție făcând cizmele de zbor.

ȘAPCA. Purtată de ofițerii din Aeronautică era cea standard în armata română, cu calota mare, poate exagerat de mare. Aviatorii obișnuiau să scoată din interiorul șepcii sârma de rigidizare, făcând-o astfel să semene cu cea germană, mult mai elegantă. Calota era din camgar gri-bleu, banda din galon ripsat negru, iar în față era brodată emblema aeronauticii (vulturul cu aripile întinse peste o cunună de frunze de stejar). Subarba era bordată cu fir auriu. Viziera șepcii, de culoare neagră lăcuită, era simplă la ofițerii inferiori, cu un rând de frunze de stajar la ofițerii superiori și cu două rânduri de frunze de stejar la ofițerii generali.

În afară de șapcă, pe aerodrom, se mai putea purta bereta sau boneta, aceasta din urmă fiind foartea apreciată de către piloți. Ea avea aplicată în față o emblemă asemănătoare cu cea de la șapcă dar puțin mai mică.

PANTALON. Fără vipușcă, era croit drept și cu manșetă la partea de jos.

Ținuta de sbor a Aviației:

— Cască pentru piloți și observatori
— Beretă sau căciulă
— Combinezon de pânză sau piele
— Cămașe gris-bleu
— Guler moale gris-bleu
— Cravată gris-bleu înodată
— Mănuși roșii
— Efecte de sbor speciale

AERONAUTICA

— Șapcă, beretă sau căciulă
— Veston
— Pant. cu manșetă f. lampas
— Pantofi
— Guler și cămașe de culcare gris-bleu
— Cravată gris-bleu înodată
— Haină de piele
— Cent. de piele
— Bandă panglici decorații

AERONAUTICA

— Șapcă
— Jachet postav
— Vestă albă
— Pant. lung. cu lampas
— Pantofi lac
— Guler tare cu colțuri
— Cămașe albă cu piepții tari
— Cravată neagră fundă
— Ciorapi negri
— Mănuși albe
— Epoleți
— Placă decorații miniatură
— Un cordon
— Comandorii și plăci.

— Șapcă albă
— Jachet alb
— Vestă albă
— Pant. lung. cu lampas
— Pantofi lac
— Cămașe albă pieptți tari
— Guler cu colțuri
— Cravată neagră fundă
— Ciorapi negri
— Mănuși albe
— Epoleți
— Placa decorații miniatură
— Un cordon
— Comandorii și plăci

name great ceremony, small ceremony, evening etc.

The letter „D“ followed by an arabic number would tell us the uniform colour and type. Uniforms of the grey-blue colour, specific for aviation, were used in the 1st October - 15th April period, the cold season.

The letter „A“ followed by an arabiac number were used in summer.

The letter „K“ followed by an arabic number indicated the khaki uniform. Those uniforms belonged to the army officers in different circumstances (Daily tenure).

When the letters „D“, „A“, or „K“ were followed by an arabic number and a „c“, this meant that a khaki uniform is recommended.

Even among the mentioned aviation uniforms there are 2 with „K“ we must comment that it was an exception: they were grey-blue! Like the other aviation uniforms and the „c“ did not show what kind of footwear was to be used except the flying boots.

CAP. Worn by aeronautic officers, it was standard for the whole Rumanian Army with a large upper section. To make it more rigid and to resemble a German one, aviators introduced a cardboard rim inside. The badge worn on the front was of aeronautical inspiration (an eagle with the wings spread over an oak branch). The visor was a shiny black, simple for petty officers and with oak leaves for superior officers. Generals had two rows of leaves.

Beside the cap on the airfield they carried a beret, highly appreciated by pilots. In the front side there was an emblem identical to that on the cap but smaller.

TROUSERS. Without coloured stitch, it was cut form one piece of material and had turnups inside.

SHIRT. Light blue with a black tie.

The daily tenure included red-brown fine leather gloves, black shoes and socks.

BELT. With a diagonal brace, worn only when the officer was on duty on the unit. It was grey-blue, made of fine leather.

Sometimes the colour was black, as in the navy, or brown, as in the infantry, depending on



Echipajul unui bombardier JRS 79B pe Frontul de Vest. Nu există două uniforme identice. Al 3-lea HLADIC Eusebiu

Crew of a Rumanian bomber JRS 79B on the Western Front. There are not two identical uniforms. Third from left is Hladiuc Eusebiu.

Cămaşa era de culoare bleu deschis, iar cravata neagră. La ţinuta de zi se purtau mănuşi de piele de culoare maro-roşcat şi pantofi şi ciorapi negri.

Centura cu diagonală. Purtată atunci când ofiţerul era de serviciu era, după regulament, din piele de culoare gri-bleu. În unele fotografii alb-negru, această centură pară a fi de culoare neagră (ca la marină). După mărturiile unor dintre veterani, ea putea fi şi de culoare maro-roşcat, ca cea de la armata de uscat.

Altă piesă de uniformă era mantaua, de culoare gri-bleu încheiată la două rânduri de câte patru nasturi aurii, având contra-epoleţi din acelaşi material, cusuţi la umăr. Trebuie spus că la manta, la scurta de zbor din pânză şi la cămaşa de vară, gradele se purtau pe contra-epoleţi.

Mantaua ofiţerilor generali avea reverele gri-deschis. La pantaloni, aveau lampas de aceeaşi culoare.

În aviaţie exista şi gradul de comodor, sau comandor cu stea, ca grad intermediar între comandor şi general de escadră. Erau comandori care exercitau comenzi supe-



Ţinuta regulamentară de zi. Trei tineri sublocotenenţi aviatori dintr-o unitate de vânătoare de noapte (petliţele au aceeaşi tonalitate de gri ca cerul) la plimbare în oraş.
Caschetă, cămaşă albă, cravată neagră, veston, centură cu diagonală, mânuşi, pantaloni cu manşetă, pantofi negri şi... două abateri. Personajul din stânga a scos sârma de rigidizare a calotei caschetei, iar cel din dreapta are clapele buzunarelor de sus „englezeşti", nu drepte.

Three young aspirants from the night fighters unit are walking in Bucharest in their daily standard uniform. Cap, white shirt, black tie, coat, diagonal belt, gloves, turn-up trouses, black shoes and two violations: the left one took away the rigid wire from the cap and the right one modified pockets.

the available material in the depots.

Another piece of the uniform was the trench coat, which was coloured grey-blue with two rows of buttons, each of 4 golden. Having rank supports on the shoulders.

We must comment that ranks were carried not only on coats (near the wrist) but also on the shoulders for the summer shirt.

The general's trench coats had the collar in light grey. They had vertical ribbing on the trousers also light grey.

In the Rumanian aviation of the period there was the rank of commodore or star commander as an intermediate rank between commander and general of the squadrons. There were commanders who had attributions over their rank. They had the sun marking of general on the cap, the two rows of oak leaves, but they had the markings of commodore on the wrist.

Two other pieces of the uniform were the raincoat and the *pardesous*.

The leather coat was



Ofițer de echipaj Milu Ion.

Third score Ace of FARR, crew officer Milu Ion.



cpt.av.Bâzu Catacuzino, lt. av. Ion Greceanu, lt. av. Ion Dicezare, general av. Gheorghe Jienescu, cdor. Mihai Davidescu, cpt. av. Alexandru Șerbănescu.
Cdor. Davidescu George (Sir Harley Davidson) era arbitrul eleganței din aviație.
El făcea uniformele.

Bâzu, Greceanu, Dicezare, general Jienescu, cdr. Davidescu, Șerbănescu. Cdr Davidescu (Sir Harley Davidson) was the elegance referee in aviation.



Milu, vânător munte, Șerbănescu, adj. șef Andrei Rădulescu, lt. Dicezare Ion, adj. Lungulescu Ctin., lt. Ion Dobran, lt. Dușescu H.

Milu, mountainer, Șerbănescu, adj.șef. Andrei Rădulescu, lt. Dicezare Ion, adj. Lungulescu C-tin, lt. Ion Dobran, lt.Dușescu H.

rioare gradului. Ei purtau la șapcă „soarele“ de general, două rânduri de frunze de stejar la vizieră și lampas la pantaloni. Pe mânecă însă aveau galoanele de comandor.

Alte două piese ale uniformei de aviație erau pardesiul și pelerina de ploaie.

Mantaua de piele era de culoare neagră (se purta facultativ).

UNIFORMELE ADJUTANȚILOR AVIATORI, SUBOFIȚERILOR ȘI MAIȘTRILOR. Erau asemănătoare cu ale ofițerilor, cu deosebirea că erau confecționate din material mai aspru și că aveau contra-epoleți din același material paspoalați cu bleu. Însemnele de grad erau pentru adjutanții aviatori aripi mici din metal, pentru maiștrii stele de metal cu cinci colțuri, iar pentru subofițeri galoane din fir auriu. Aceste însemne se purtau pentru contra-epolet.

ECHIPAMENT DE ZBOR. În mult citatul *Regulament asupra Descrierii Uniformelor în Armată* din 1934, o mică anexă a ținutei nr. 6 (ținuta de campanie), intitulată ținuta de zbor a aviației, menționează: *„Cască pentru piloți și observatori, beretă sau căciulă, combinezon de pânză sau piele, cămașă gri-bleu, cravată gri-bleu înnodată, mănuși roșii și... efecte de zbor speciale.“*

La începutul războiului (1941) aeronautica română avea deja în dotare câteva tipuri de avioane de luptă moderne de diferite proveniențe cum ar fi: Bristol-Blenheim, Hawker-Hurricane, Messerschmitt Bf 109 E, Heinkel 111, Heinkel 112 și vânătorul de construcție autohtonă IAR 80, toate dotate cu aparatură radio și aparatură de oxigen pentru zborul la mare înălțime.

Odată cu aceste aparate de proveniență străină, au fost aduse și elementele de echipament de zbor absolut necesare: căștile de zbor cu difuzoare încorporate, laringofoanele și măștile de oxigen cu branșamentele respective. Într-un document fotografic reprezentând un grup de piloți din vânătoare în fața unui aparat Hurricane se observă clar căștile englezești și chiar vestele de salvare tot model englezesc.

Pentru aparatele Bf 109 și Heinkel 111 au fost aduse căști de zbor, laringofoane și măști de oxigen de proveniență germană.

Parașutele de salvare erau de tipul IRVIN (parașute englezești fabricate de firma IRVIN AIR CHUTE COMPANY LTD., firmă care avea reprezentanță în România).

COSTUMELE DE ZBOR. Studiind fotografiile epocii, se pot distinge patru tipuri de costume de zbor din piele, între care unul format din două piese (scurtă și pantalon) și trei costume complete (combinezoane). Pantalonul costumului din două piese avea două fermoare lungi care porneau de la centură și se sfârșeau pe partea interioară a cracului fiecărui picior. Se pare că au existat și costume de zbor de proveniență poloneză.

Înafară de aceste costume de piele maro căptușite cu blană, mai exista un costum de pânză de producție

black and was optional.

UNIFORMS OF THE PETTY OFFICERS AND MECHANICS. They resembled the officers' uniforms but were made of a less fine material. The rank signs were metallic, representing wings for adjutant aviator and metal stars with five points for mechanics and of golden wires for auxilliary personnel.

FLIGHT EQUIPMENT. The rule book referred to of 1934 had a small appendix including additional indications for tenure No. 6. (campaign tenure) mentioning: „Helmet for pilots and observers, beret or fur hat, textile or leather flight suit. Grey-blue shirt, grey-blue tie with a knot, red-brown gloves and... special flight equipment.

At the beginning of the war (1941) Rumanian Aeronautics already had in it's colours some fighter planes of different sources such as Bristol-Blenheim, Hawker-Hurricane, Messerschmitt Bf 109 E, Heinkel 111, Heinkel 112 and the Rumanian fighter IAR-80, all equipped with radio and oxygen aparatus for high level flight.

Together with them new pieces of equipment were brought and some indispensible flight devices: helmets with headphones incorporated, laringophones and oxygen breathing masks together with the necessary couplings.

Photographic documents, in a picture representing a group of fighter pilots in from of a Hurricane we may clearly see them wearing British helmets and even the life-preserver, also British.

For the Bf 109 and He 111 the same devices were brought from Germany.

The parachutes were of the Irvine type, a British model produced by Irvine Air Chute Company Ltd., a company with a Rumanian representative that exchanged them for „MOTT" Champagne bottles in great quantities just before the war.

FLIGHT SUITS. Using the pictures of the time, we can see 4 different types. One of them is composed of only 2 pieces, a short coat and trousers and the other three boiler suits.

The trousers of the 2-piece suit had 2 long zips starting from the belt and ending above the knee on the inside. It seems that Polish flight suits were used also in the beginning.

Besides these suits of leather with a fur lining, there were textile grey- blue suit of Romanian provenience, shut by buttons on the median line. This suit had the grades sewed on the shoulder, two rectangular pockets on the chest and two other big pockets above the knees, shut by a button each. The trouses were tight on the foot in the



Grup de piloți de vânătoare din Grupul 6, cei mai mulți în ținută de zbor. Se observă două tipuri de căști de zbor germane (cea din pânză și cea din piele), două feluri de costume de zbor (din două piese și combinezon), o manta din piele și o ținută de campanie de iarnă, de postav (veston și pantaloni).

Fighter pilots of Group 6, most of them in flight suits for IAR 80.We may see two types of German helmets, two flight suits types, one fabric flight suit and a leather long coat.



Fotografie din aceeași serie cu precedenta. Adjutantul stagiar (al doilea din stânga) poartă o scurtă din stofă, cu cordon și contra epoleți. Al patrulea personaj, îmbrăcat în ținuta de campanie de iarnă, poartă tresele de grad pe mânecă.

Picture of the same serie with the above one. Second from left is an adjutant stagiar with a short fabric coat. The midlle one has the rank marked on the sleeve.



Undeva, pe frontul de vest. Al treilea din stânga, căpitanul Toma Lucian, din vânătoare. Atât el, cât și ultimul personaj (cel cu șapcă) poartă scurte de zbor germane (se observă paspoalul de stofă de pe partea dreaptă a scurtelor, de pe care s-a descusut vulturul Luftwaffe-i). Al doilea personaj poartă o scurtă deosebită (un fel de hanorac).

On the Western Front in Hungary. The third from left to right is the Ace cpt. av. Toma Lucian. He and the last person are using German flight suits. The second is carring an uncommon white coat.



Testarea parașutelor înainte de misiune.

Paraschutes testing before mission.

românească de culoare gri-bleu, costum tip combinezon care se închidea cu nasturi pe linia mediană. Acest costum avea contra-epoleți cusuți la umăr, două buzunare dreptunghiulare aplicate pe piept, prevăzute cu clape și două buzunare mari aplicate în zona genunchiului care se închideau cu câte un nasture. Pantalonul se strângea pe picior în partea de jos, cu o fentă închisă cu trei nasturi. Costumul se purta în combinație cu boneta. Însemnele de grad erau cusute pe piept, deasupra buzunarului stâng (pentru ofițeri sau galoanele cu romb de dimensiuni mai mici decât cele de pe mânecă, iar pentru adjutanți aripioarele de metal). Combinezonul se strângea pe talie, cu ajutorul unui cordon din pânză îngust, strâns între două inele. Peste acest costum se putea purta centura cu diagonală. Escadrila 56 vânătoare din Grupul 9 vânătoare (grupul Popișteanu) avea o emblemă brodată, cusută pe combinezon peste buzunarul stâng.

În documentele fotografice se disting și două tipuri de căști de zbor din piele fără difuzoare radio încorporate.

Costumele menționate până aici au fost purtate în prima parte a războiului cu căștile de zbor de proveniență străină amintite. În anul 1943, Aeronautica este dotată cu mai multe tipuri de avioane germane, cum ar fi Bf 109 G, Ju 87, Ju 88, Hs 129. Spre sfârșitul aceluiași an, 1943, se generalizează și portul echipa-

lower part, controlled by three buttons. The suit was used in combination with the bonet. The rank was sewed on the chest above the left pocket (rombic for officers and metal wings for petty officers). A textile belt was weared over the suit. Over it, there was the diagonal leather belt. Squadron 56 fighters of the Group 9 Fighters (Popisteanu Group) had an emblem embroided over the suit. (See page 191).

Pictures show two types of flying helmets, both made of leather and without radio speakers included.

The costumes we mentioned were used in the first part of the war, with the mentioned helmets, all imported. In 1943, the Aeronautics recieved several types of German aircraft as Bf 109 G, Ju 87, Ju 88, Hs 129.

Towards the end of that year, 1943, the use of German flying equipment becomes general, the old Romanian suits beeing still used by the crews of the IAR 38, IAR 39, Fleet 10G and by the radio or gunners members of the crews and pupils of the military schools.

Romanian crews used the three types of German helmets : the summer helmet with net for air cooling, the textile fabric helmet and the winter brown helmet, fur coated.

mentului de zbor de proveniență germană, costumele românești fiind purtate în continuare, de către echipajele avioanelor IAR 38, IAR 39, Fleet 10 G și de către radiștii și trăgătorii de bord sau elevii din școlile militare.

Piloții români au purtat toate cele trei modele de căști de zbor de proveniență germană: casca de vară cu plasă, casca de vară de pânză și casca de iarnă din piele maro căptușită cu blană.

Casca de zbor de vară (SOMMER KOPF HAUBE) model Lkp 101, era confecționată din pânză de bumbac ușoară de culoare bej, dublată cu satin și întărite cu piele. În partea din spate avea două curelușe pe sub care trecea cureaua ochelarilor de zbor. Lateral se aflau două căști de ascultare ovale din bachelită de culoare brună, dublată la interior cu blană. Lateral, de o parte și de alta se aflau două puncte de ataș pentru masca de oxigen iar în față sus al treilea, prevăzut cu o cureluşă reglabilă. Prin partea din spate a căștii ieșeau firele difuzoarelor.

Ochelarii de soare (SPLITTER SCHUTZ BRILLE) aveau o formă ovală, rame de bachelită neagră și lentile bombate de culoare brună. Cureaua era din elastic pânzat de culoare bej. Erau produși de firma NITSCHE&GÜNTER.

Laringofonul LHB2 se ajusta pe gât cu ajutorul unei cureluşe reglabile.

The summer fabric helmet (SOMMER KOPF HAUBE, model Lkp 101 was made of cotton fabric, light brown and coated with silk and supported by leather ribs.

There were two small size control belts, used also to hang the glasses belt. On both sides there were two speakers with bachelite protections in a dark brown colour and protected by two fur pieces. There were also two atachement points for the oxigen mask and a third one was placed in the frontal area.

Wires and coupling device was leaving the helmet behind.

The sunglasses (SPLITTER SCHUTYZ BRILLE) had an oval form, black frames of bachelite and brown convex lens. They were produced by NITSCHE & GUNTER Company.

The laringophone LHB2 was fixed on the neck with a small leather belt.

The oxigen mask (SAUER STOFF MASKE) produced by the AUER company was accompaning the summer helmet. It was made of green rubber and leather coated inside. One of her parts, made of leather, was covering the cheeks and chin, all over.

The pilot was so protected against frost. The





Ofițer echipaj Ion Maga, Esc. 53 Vânătoare, cpt. Toma Lucian

Crew officer Ion Maga, 53 Fighter Squadron, cpt. Toma Lucian

Masca de oxigen (SAUER STOFF MASKE) fabricată de firma AUER, se purta la casta de zbor de vară. Era confecționată din cauciuc de culoare verde și dublată cu piele. Ea avea o prelungire din piele care acoperea obrajii și barba, protejând astfel fața pilotului împotriva înghețului. Tubul flexibil din cauciuc de culoare verde avea la capăt o clemă cu arc tip „crocodil" cu care se fixa pe echipament.

Scurta de zbor germană era confecționată din stofă de bumbac gri-bleu deschis și era căptușită cu blană sintetică. Gulerul era de asemenea din blană. Se închidea în față cu un fermoar și jos cu două capse de presiune. Lateral, avea două buzunare îngropate. Toate se închideau cu câte un nasture.

Pantaloni de zbor tip „Kanal" (de la Canalul Mânecii unde au fost purtați de piloții germani în timpul Bătăliei Angliei). Erau confecționați din aceeași pânză ca și scurta și aveau aceeași culoare. Erau susținuți cu bretele și strâns pe talie cu o centură de pânză încorporată, cu două catarame. Erau, ca și scurta căptușiți cu blană sintetică. Partea de jos a pantalonilor se strângea cu un fermoar care pleca de sub genunchi și se sfârșea jos în interior. Pe piciorul stâng se afla un buzunar tip cutie, care se închidea cu o clapă cu două capse. În acest buzunar se afla pistolul de semnalizare cu muniția sa (rachete colorate) și una din prizele sistemului de încălzire. În partea de sus a pantalonului de o parte și de alta se aflau două buzunare cu fermoar. În față pe piciorul drept se afla alt buzunar închis cu două

flexible geen rubber tube had a spring clamp at the end, called „crocodile" for fixing on the suit.

The German flight coat was made of cotton fabric of grey-blue colour and was coated with synthethic fur. The collar was also made of fur. It was wearing a zip and two pression buttons. There was a closed pocket for each side.

The „Kanal" type flight trouses (from the Kanal Battle, where the German pilots used them). They were made of the same material as the coat and had the same colour. They were suspended by a pair of braces. They had also two incorporated small belts for fitting and two buckles. As the coat, they were doubled with synthetic fur.

The inferior part was adjustable due a zip starting from the knees and ending toward the boots. On the left trouse there was a pocket with the shape of a box, closing with the help of two pressure buttons. In this pocket it was the signal pistol and its ammunition (coloured rockets) and one of the plugs of the heating system. In the superior part, on both sides there were two pockets closed with zips. On the right leg, there was a system suitable for carring the navigation chart, private documents and some other signal rockets.

Romanian pilots carried usually the navigational map in their flying boots.

The right leg pocket was used for carrying the pistol. Trouses were heated electrically.

GERMAN FLYING BOOTS. They were made of black leather with leather belts. The inferior part was made of shiny leather. The inside was opened throught white metal zips. Other belts were used for adjustment.

The boots had the sole rubbered and were fur linned. Over this flying suit there were weared the other pieces of the equipment, as the life vests, all yellow or blue, fixed with ribbons. It was inflated with the help of a small compressed air cylinder, horizontally mounted on the belt, on the left side. On the same side there was a tube that could be reached by the pilot if he wanted to inflate the vest by mouth.

The HANHART cronograph had two control buttons and a winder. The quadrant was black with white figures. It was carried with a wrist belt of leather or fabric.

The wrist compass AK39 was cylindric, black with black quadrant and white markings. N was red painted. Even if it was a wrist model, the Rumanian pilots carryed them on the service leather belt.

According to the season, Rumanian pilots a huge number of combinations of equipment, ussualy a mixture of Rumanian and German productions, as for example the German flight trouses over the daily uniform, or Rumanian uniforms

clape reglabile, mici și o clapă mare exterioară care se închidea cu două capse. În acest buzunar se punea harta de navigație, documentele personale și alte cartușe rachetă pentru semnalizare. Piloții români purtau de obicei harta băgată în cizma de zbor.

Pe partea dreaptă a piciorului drept se afla un buzunar triunghiular pentru pistolet. Pantalonul era încălzit electric.

CIZMELE DE ZBOR GERMANE. Erau din piele neagră întoarsă întărită cu benzi verticale tot din piele. Partea de jos a cizmei era din piele neîntoarsă cu aspect lucios. Pe partea interioară se deschideau-închideau cu fermoare metalice albe. Au existat și modele care aveau fermoare pe ambele părți ale cizmei (1940). La încheietura piciorului aveau două curele care se strângeau cu catarame. La partea de sus, sub genunchi, ele se ajustau cu curele cu catarame. Cizmele aveau talpa cauciucată și erau căptușite cu blană sintetică. Peste acest costum se purtau celelalte piese de echipament între care amintim: vesta de salvare de culoare galbenă sau albastră care se închidea cu curele de pânză strânse cu inele duble. Umflarea ei se făcea cu aer comprimat aflat într-o butelie mică, montată orizontal, în partea de jos-stânga. Tot pe partea stângă dar mai sus se afla o pipă al cărei capăt ajungea la nivelul gurii pilotului (pentru umflarea cu gura).

Cronograful marca HANHART care avea două butoane de reglaj și un remontor. Cadranul său era negru iar cifrele albe. Se fixa cu o curea din piele sau pânză albă peste mânecă.

Busola de mână AK39 avea cutia de formă rotundă de culoare neagră, cadranul negru, și gradațiile albe. Litera „N" care marca nordul era vopsită în roșu. Se prindea pe mână prin intermediul unei curelușe de pânză in blană de culoare albă sau neagră. Lateral în partea de jos, avea două buzunare îngropate. Scurta se termina jos în talie, cu o bandă din pânză de culoare gri-bleu închisă peste fermoar cu două capse. Mânecile se închideau cu fermoar în partea de jos.

Pantalonul era asemănător cu cel tip Kanal descris înainte, dar mai simplu. Buzunarele erau din pânză tot albă, cusute peste blană și susținute de niște benzi de pânză oblice cusute peste pantaloni. Lateral în partea de sus, se închideau cu fermoare. În partea de jos, la exterior aveau de asemenea fermoare. În fotografii se observă două feluri de pantaloni: cu buzunare aplicate și fără buzunare. Pantalonul se închidea cu un fermoar median.

Acest costum era încălzit electric.

De remarcat evoluția spre simplitate a designului acestor costume care spre sfârșitul războiului ajunseseră aproape la perfecțiune.

În majoritatea fotografiilor de pe frontul de vest, piloții români apar îmbrăcați cu scurta de zbor „bulgarka" peste vestonul băgat în pantalonul de cizmă de culoare gri-bleu. Pe cap purtau șapca regulamentară, iar ca încălțăminte cizme de zbor germane.

Arma personală a piloților era pistoletul Beretta de fabricație italiană.

with German flight boots, German coats with Rumanian trouses etc.

As sometimes on the Eastern Front the pilots taken prisoners in the flying suits were shot as spies, they had also under this the military uniform.

During 1944 the flying crews were equipped with the so called „bulgarka". They were suits of sheep white fur with two pieces, a coat and a pair of trouses. The nickname comes from their production country: Bulgaria.

The coat was closed with white metal zips and had two pockets inside. The collar was white or black and was bend outside.The costume was ellectricaly heated.

We may observe the evolution of flight costumes toward simplicity. By the end of the war they were almost perfect.

Pictures of the Western Front shows Rumanian pilots dressed with the „Bulgarka" coat over the grey-blue uniform with the classic cap on the head and the German boots.

The pistol used in the FARR was the italian Beretta, model 1938.



Popovici Dumitru, Pasăre Dumitru, Stan Nicolae la Stalingrad cu un IAR 37. Uniformă făcută la Tg. Mureș.

Popovici Dumitru, Pasăre Dumitru, Stan Nicolae near Stalingrad with an IAR 37. The uniforms were produced In Rumania at Târgu Mureș.



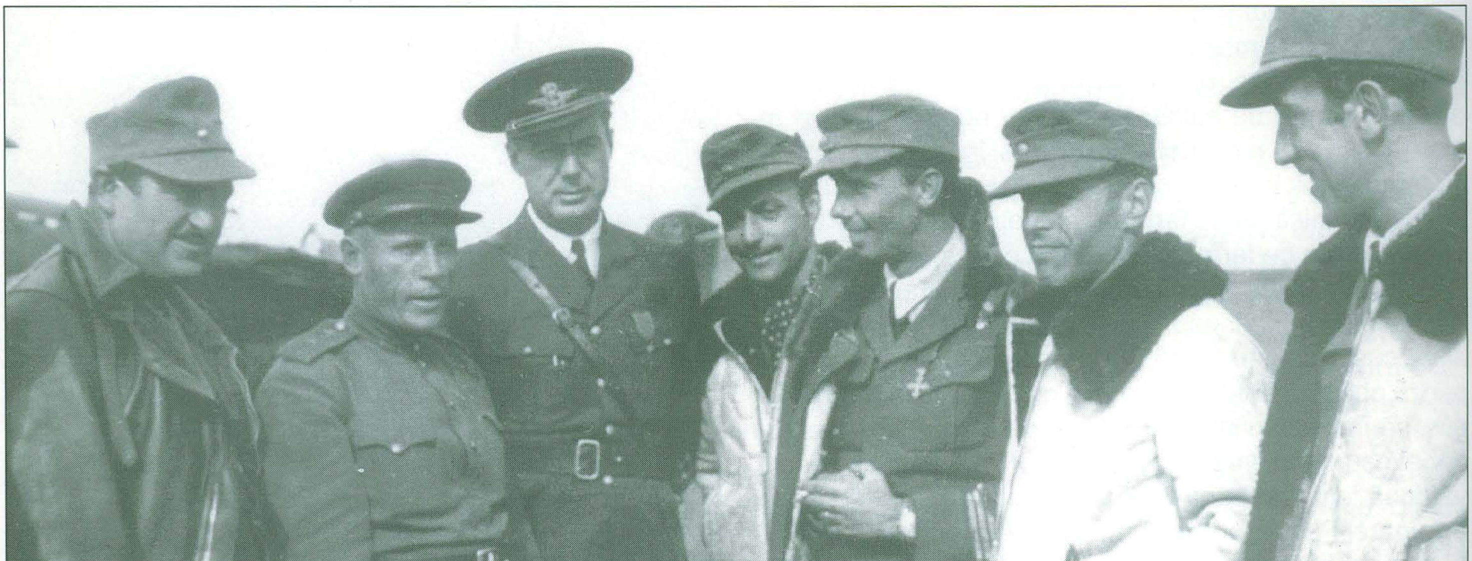
Combinezon de zbor din piele. Avea un singur fermoar, pe partea dreaptă. Ca element de eleganţă, fularul civil. Un astfel de combinezon se află în colecţia Muzeului Aviaţiei.

Leather flight suit. It has a single zip on the right side. As an elegance element the civil collar.



Excepţii! Combinaţii! Doi aviatori din Grupul Aerotransport Militar, unde erau detaşaţi mulţi piloţi de la LARES (liniile aeriene civile). Observaţi haina „la două rânduri" şi tresele de grad fără romb. Şapca şi pantalonii sunt la fel ca la aviatorii militari. Personajul din dreapta poartă pantaloni de cizmă mai închişi la culoare şi cizme de zbor germane.

Exceptions ! Combinations ! The pilots belonged to Air Transport Group beeing orriginally civil airlines pilots.



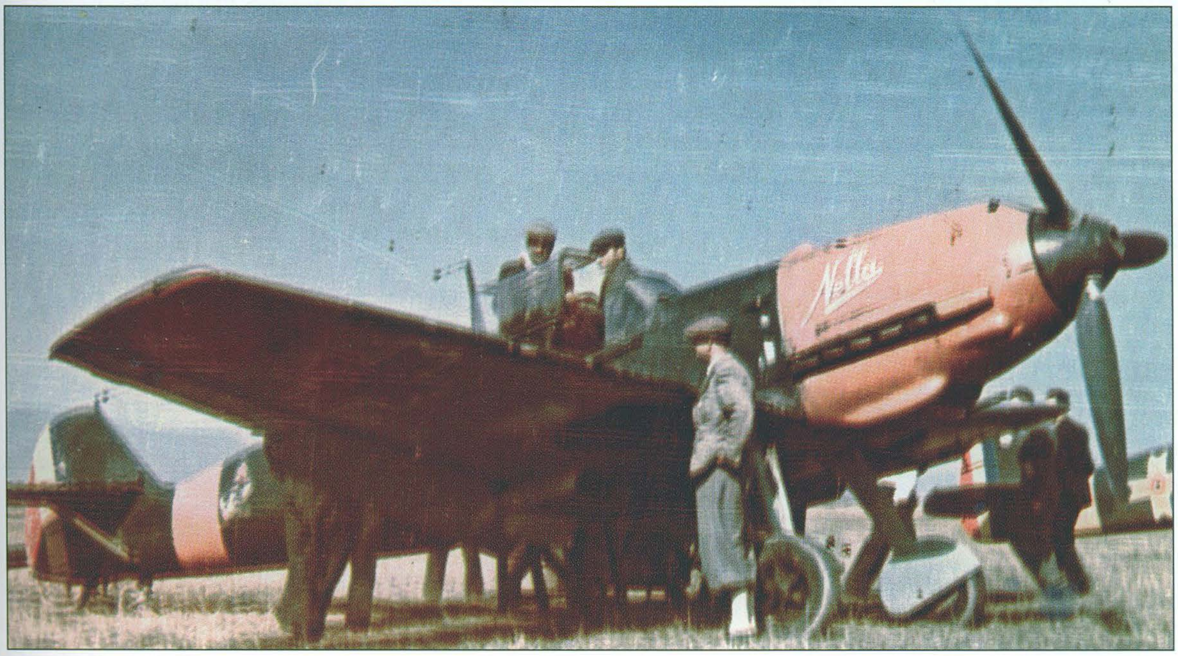
Aviatori de vânătoare pe frontul de vest. De la stânga: căpitan Gheorghe Posteucă, un ofiţer sovietic, căpitan Constantin Cantacuzino, sublocotenent Tache Baciu, căpitan Dan Vizanti. Capelele par a fi de provenienţă germană, la fel ca scurtele albe din blană de oaie. Căpitanul Cantacuzino poartă şapca regulamentară şi cămaşa albă. Atât el cât şi căpitanul Vizanti sunt cavaleri ai ordinului „Mihai Viteazu" (decoraţiile în formă de cruce).

Fighter pilots on the Western Front. Left to right cpt.av. Gheorghe Posteucă, Soviet officer, cpt.av. Constantin (Bâzu) Cantacuzino, slt.av. Tache Baciu, cpt.av. Dan Vizanti. The caps seem to be of German source, as the fur white coats. Cpt.av. Cantacuzino wears the reglementar cap and white shirt. He and cpt.av. Vizanti are Chevaliers of the Mihai Viteazul order-the cross on their chests.



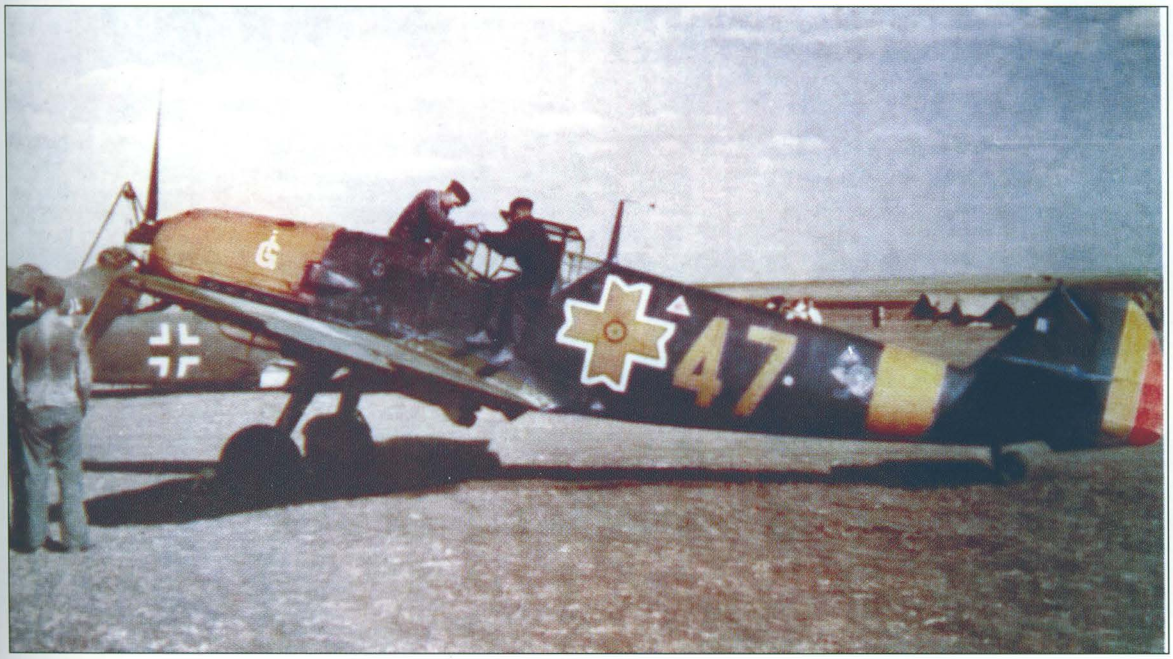
Uzina IAR în primăvara anului 1943. În stânga și în dreapta se observă avioane IAR 80 gata de a fi livrate. Turnătoria și grupul electrogen lucrează din plin după fumul și aburul eliminate.

IAR WORKS in spring 1943. Two fighters IAR 80 are to be seen in the yard, ready for delivery. Foundry and electric generators are full working if we consider the smoke and steam released in the open air.



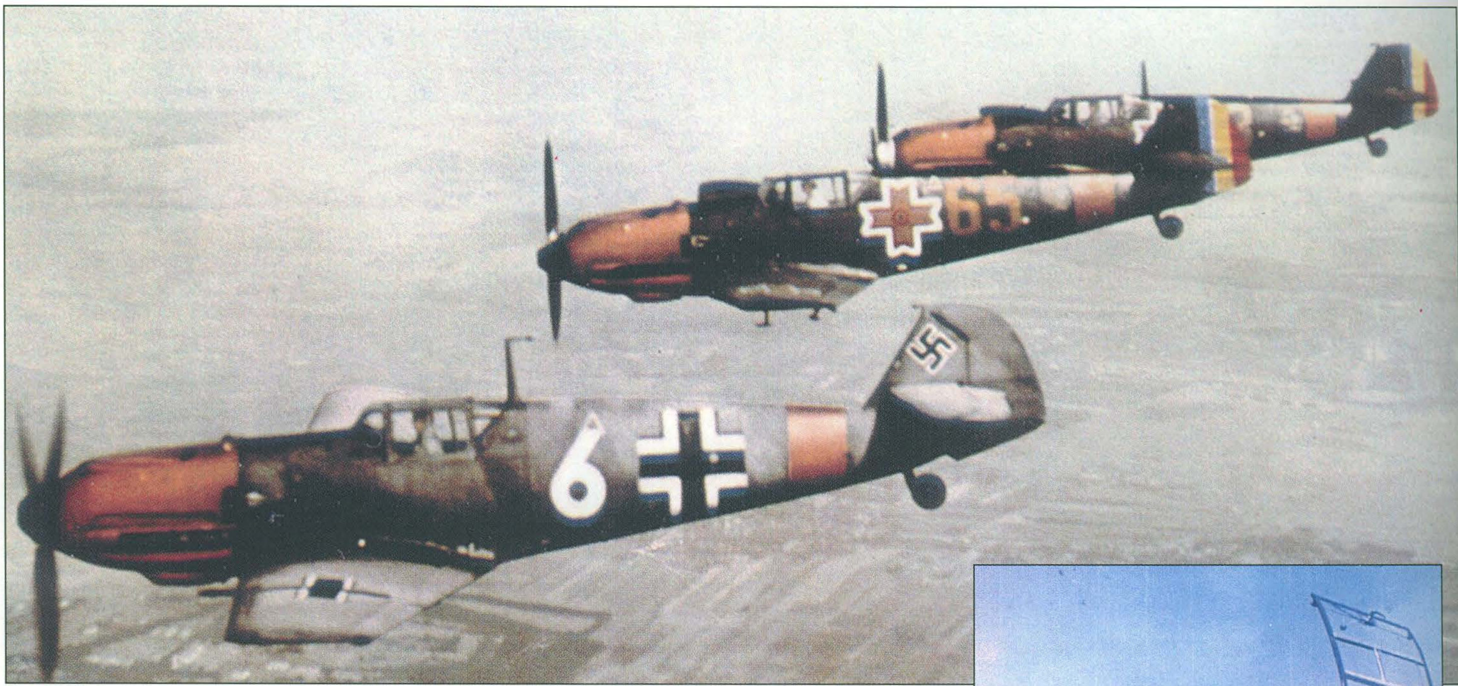
NELLA era soția lui Ion Milu, asul nr. 3 ca scor în FARR cu 45 victorii. Culorile botului și inelului galben au fost alterate mai mult decât la prototipul IAR 47 din spate.

NELLA, a Bf 109 E7 in revision, summer 1942 at Brașov Works. This is the name of Of.de Echipaj Ion Milu' wife. Milu will end the war as third in score ace of the FARR with about 45 victories. Colours were altered by time, but the IAR 47 prototype kept them better.



Avionul Bf 109 E7 cu emblema de pe bot a aparținut, după afirmațiile g-ral (r) Ion Dobran, lt. av. Costică Lungulescu, căzut la Apărarea teritoriului în vara lui 1944. După alții, i-a aparținut lui Ion Galea.

Bf 109 E7 belonging after gen. av. (r) Ion Dobran to lt.av. Costică Lungulescu, fallen in summer 1944, defending the Territory. Others mention it as beeing of lt. av. Ion Galea.



Sus: Fotografie din revista germană de aviație Adler. O patrulă mixtă, germano-română zboară deasupra litoralului românesc în 1943. Bf 109 E-4 cu nr. 64 pare a fi pilotat de lt.av. Ion Galea din Escadrila 52 Vânătoare basată la Mamaia. Celălalt pilot pare a fi coechipierul său

Above: Coloured picture published in the Adler. A Romanian-German patrol fly over the Romanian seashore in 1943. Bf 109 E4 no. 65, seem to be flown by slt.av. Ion Galea of the Escadrila 52 Vînătoare based at Mamaia. The other pilot seem to have been.



Dreapta și jos: ing.Walner Șari și ing. Nicolae Florescu comentînd detalii ale prototipului IAR 47 la Brașov.

Right and below: eng. Walner Șari and eng.Nicolae Florescu analysing details of the IAR 47 prototype in Brașov.





Fotografie color cu două escadrile de He 112 colorate diferit. Una gris-aluminiu și alta verde oliv standard.

Two Squadrons of He 112 in different colours: aluminium grey and olive green standard of the FARR.



SET 7 Kd nr.126, cu schiuri de iarnă fotografiat de Sorin Tulea, în aprilie 1944, cu câteva ore înainte de a se prăbuși din cauza uzurii la Moeciu. Remarcați jocul de cuvinte 7 Kd (cade), ceea ce s-a și întâmplat, fără victime.

A retired SET 7 Kd few hours before falling at Moeciu in April 1944 with no victims. Kd in Romanina is pronounced as cade: falls and...felt.



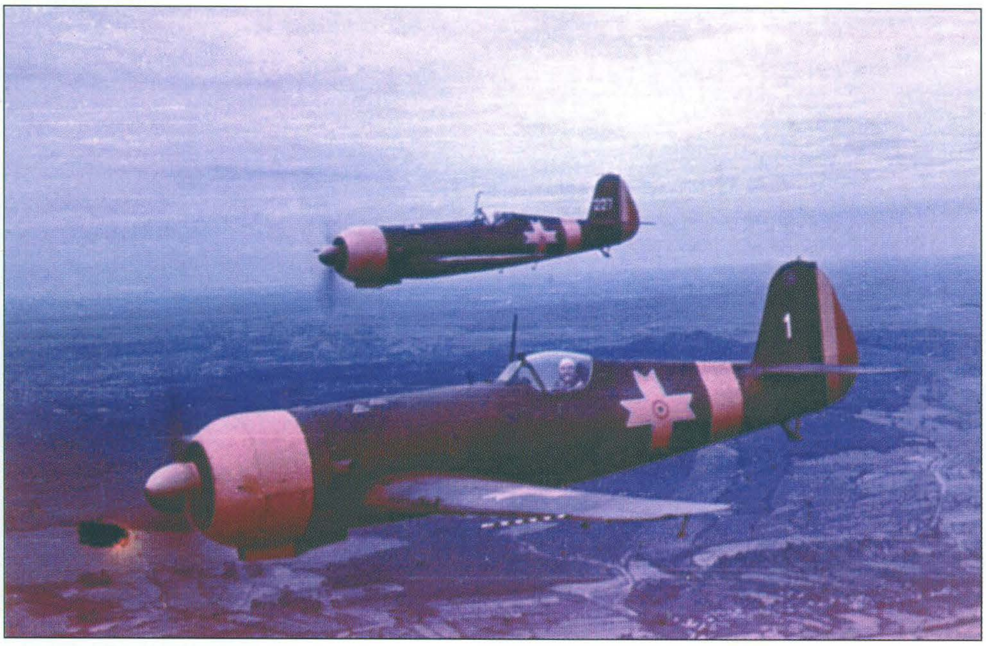
Unul dintre cele 3 Fleet-uri la dispoziția Comisiei Militare a Fabricii IAR. Unul identic, era înmatriculat YR-IAR. Cei trei piloți ai Uzinei, ing Dudu Frimm, ing. Nicu Florescu și ing. Ionel Lascu mergeau cu ele la concursurile de acrobație. Aveau alte unghiuri la planuri pentru creșterea vitezei. Foto: Sorin Tulea.



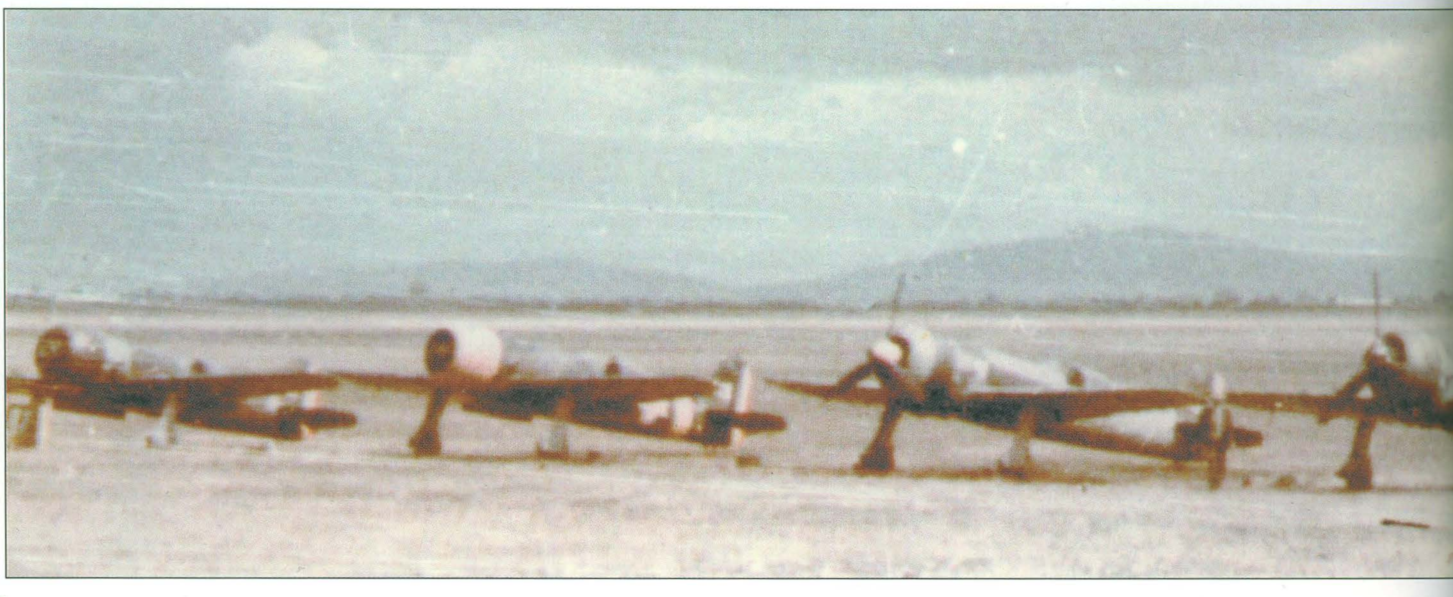




Cele mai cunoscute fotografii color ale FARR pe plan mondial sunt cele realizate de inginerul și pilotul de aviație, veteran, cdr. (r) Sorin Tulea (foto). Un om de o competență formidabilă, dublată de finețea și modestia intelectualului de marcă, Sorin Tulea este un exemplu pentru numeroase generații de zburători români. Născut la 11 octombrie 1915 în Roman, devine inginer de aviație și armament în 1939 la București. Brevetat pilot pe Potez-ul XXV și apoi pe bombardierul bimotor PZL LOS, face prima parte a războiului, din 22 iunie 1941 ora 3.30, prima misiune, și toată campania Odesei în Grupul 5 Bombardament, Escadrila 78 ca pilot de He 111-H3. După 34 misiuni de luptă este detașat ca specialist la Uzina IAR din Brașov. În 1943 revine ca pilot de luptă în Escadrila 78 la bordul unui He 111-H6 (Sigfried) la Apărarea Litoralului. În 1944 escadrila trece în Corpul 2 Aerian și este doborât. Grav accidentat de ampenajul aparatului în cădere, petrece 2 ani în spitale. Este apoi închis timp de 16 ani ca deținut politic la Aiud și Gherla. În prezent este pensionar în București. Inițial recuperate accidental de către Serban Ionescu (Bulină) și împărțite cu generozitate gratuit prietenilor, fotografiile sale de război color au apărut sub cele mai diverse nume în cele mai importante publicații de aviație ale lumii, dar niciodată sub numele său.
Undeva, prin arhivele uitate ale fostei Securități, trebuie să se găsească și celelalte fotografii ale sale.

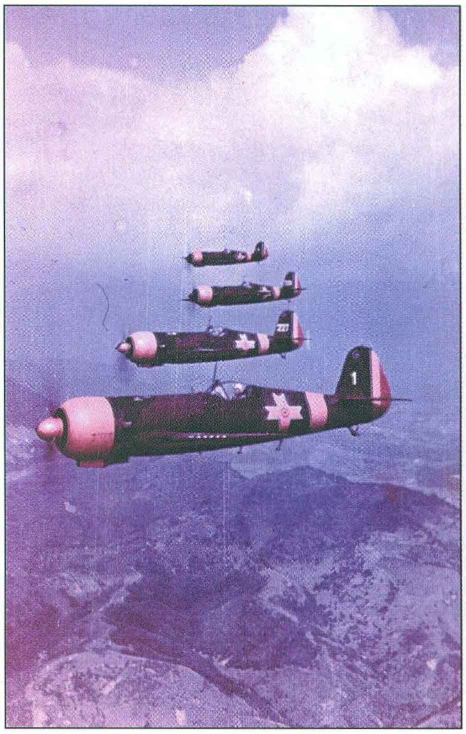


Jos: Avioane IAR 80 în diverse stadii de finisare, pe câmpul de zbor al fabricii. Observați că unele sunt în curs de vopsire.



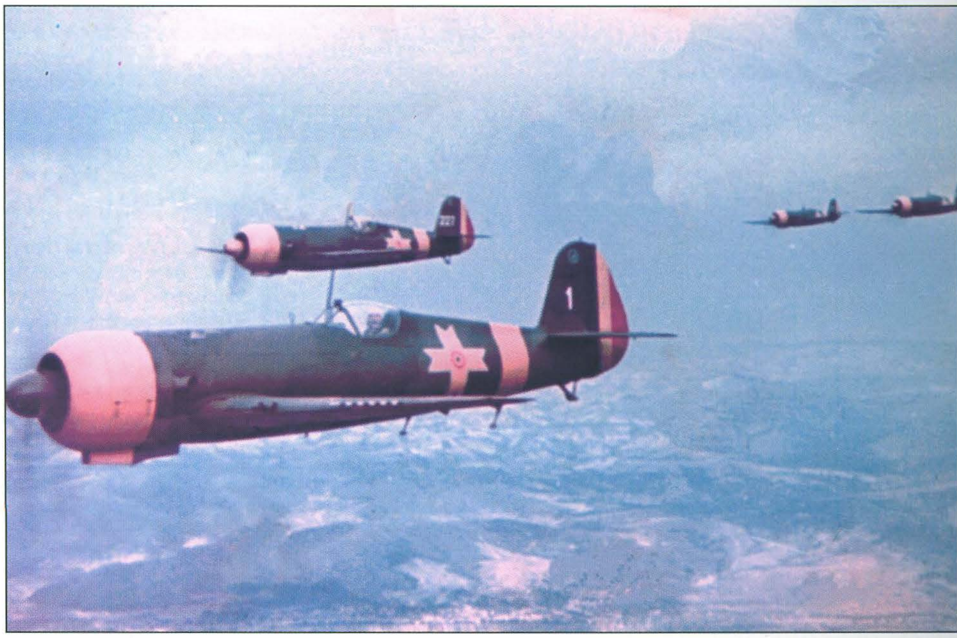
Fotografiile au fost făcute de pe un Me 108 Taifun al Uzinei. Pe avionul nr.1 ing.Sorin Tulea, pe 229 cu pălărie pe cap, ing Dudu Frim, pe 227 ing. Nicu Florescu și pe 19 ing. Ionel Lascu deasupra Țării Bîrsei într-un zbor de testare.

The pictures in flight were taken from a Me 108 Taifun of the IAR Works. Pilot of no.1 was ing. Sorin Tulea, in no. 229, with his hat on the head, famous eng. Dudu Frim (he is responsable for repair of the first B 24 damaged in crash landing on the 1st of August 1944), in 227 eng. Nicu Florescu and in 19 ing. Ionel Lascu, all in a test flight over Tara Bîrsei. The original is a negative Agfa film of 35 mm, very well kept despite the 60 years passed.



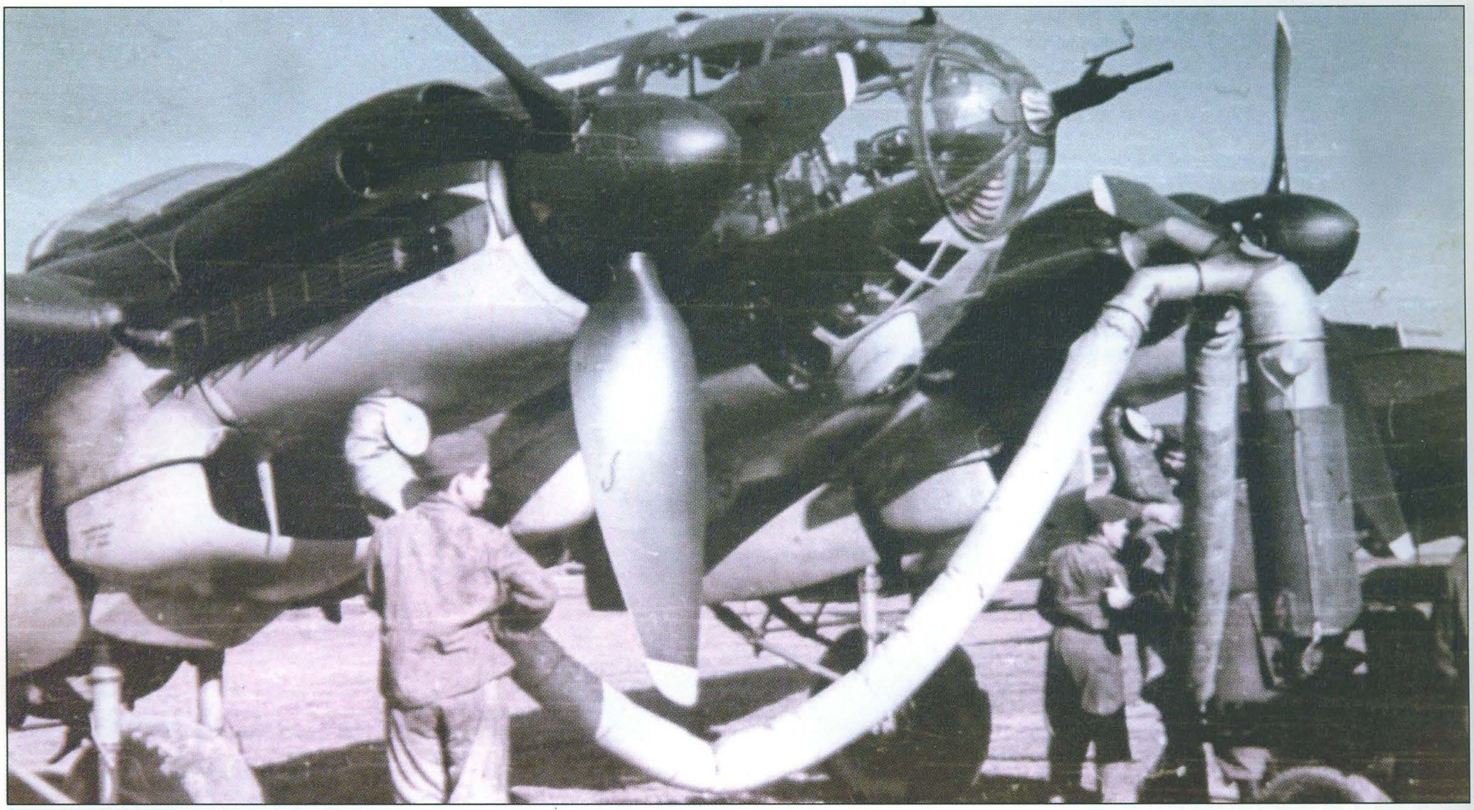


The best known colored pictures of the FARR aircraft were taken during the war by the aviation pilot and diploma engineer, cdr. (r) Sorin Tulea (photo). An exceptional competent man, a fine and modest intellectual of high class, Sorin Tulea can be taken as an example by other young airmen. Born in October 15th 1915 in Roman, he finished his studies of aeronautics engineering and weapons in 1939 in Bucharest. He took his pilot license aboard a Potez XXV and then on twin engined bomber PZL LOS. He fought as a bomber pilot all the first campaigns in Group 5 Bombardment, Squadron 78 as a He 111-H3 pilot. After 34 war missions he is sent to the IAR Works in Brashov as a test pilot. In 1943 he comes back as a war pilot in Escadrila 78 aboard a He 111-H6 (Sigfried) for Sea Shore Defense. In 1944 the squadron is transferred to Cropul 2 Aerian and he was shot down. Badly wounded by the tail, while falling he spent 2 years in hospitals. Then he is sent to prison for political reasons for 16 years at Aiud and Gherla. Today he is retired in Bucharest. His pictures were accidentally found and recovered by Șerban Ionescu (Bulină) in 1987 and generously given to all collectors, free. That is why his unique war pictures were published in almost all great aviation magazines under all names, but not his. Somewhere in the forgotten achieves of the ex Securitate must be his others pictures too.



Below: IAR 80 aircraft in different finishing situations on the Works airfield. Some are still painted by the workers







Sus: He 111 H6 Siegfried încălzind pompele de injecție în martie 1944 la Brașov. Escadrila 78 Bombardament, Apărarea Litoralului, cdt. am. Helmuth Brinckman. Avionul a căzut la 7 mai 1944 doborât de vânătoarea sovietică la Trifești, Roman.

Above: Heating the injection pumps. The bomber will fall May 7th in Trifești, Roman.

Stânga: cpt. av. Ștefan Pintilescu, c.o. Escadrila 78 Bombardament.

Left: cpt. av. Stefan Pintilescu, CO Escadrila 78 Bombardament.

Jos: 1943, deasupra ghiolului Palazu. Avionul no. 48-lt. av. Sorin Tulea, 51-lt. av. Decebal Constantinescu, 52-cpt.av. Ștefan Pintilescu, 53-adj.av. Al. Terchi, 54-lt. av. Gh. (Ghighi) Stănculescu, 55-lt.av. Matei Ghica Cantacuzino, 56-lt. Păun Alexandru

Below: No 48 with lt. av. Sorin Tulea as pilot. The other pilots of the Squadron are listed in the Romanian caption.





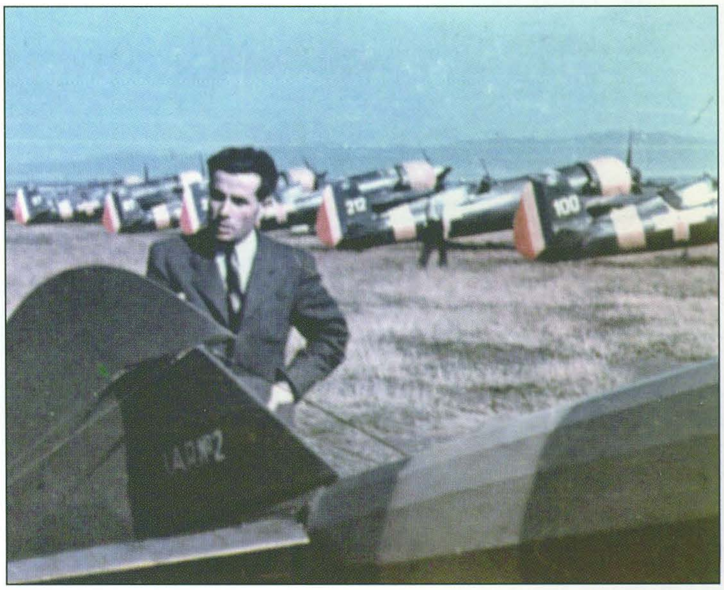


Sus stânga: Me 108 Taifun aparţinând fabricii IAR Braşov cu doi mecanici.

Above left: Me 108 Taifun of the IAR Works.

Sus dreapta: Crucea de Cavaler al Ordinului Virtutea Aeronautică, răsplată râvnită de toţi aviatorii români.

Above right: Chevalier Cross of the Order Aeronautical Virtue, wanted by all Romanian personel in the FARR

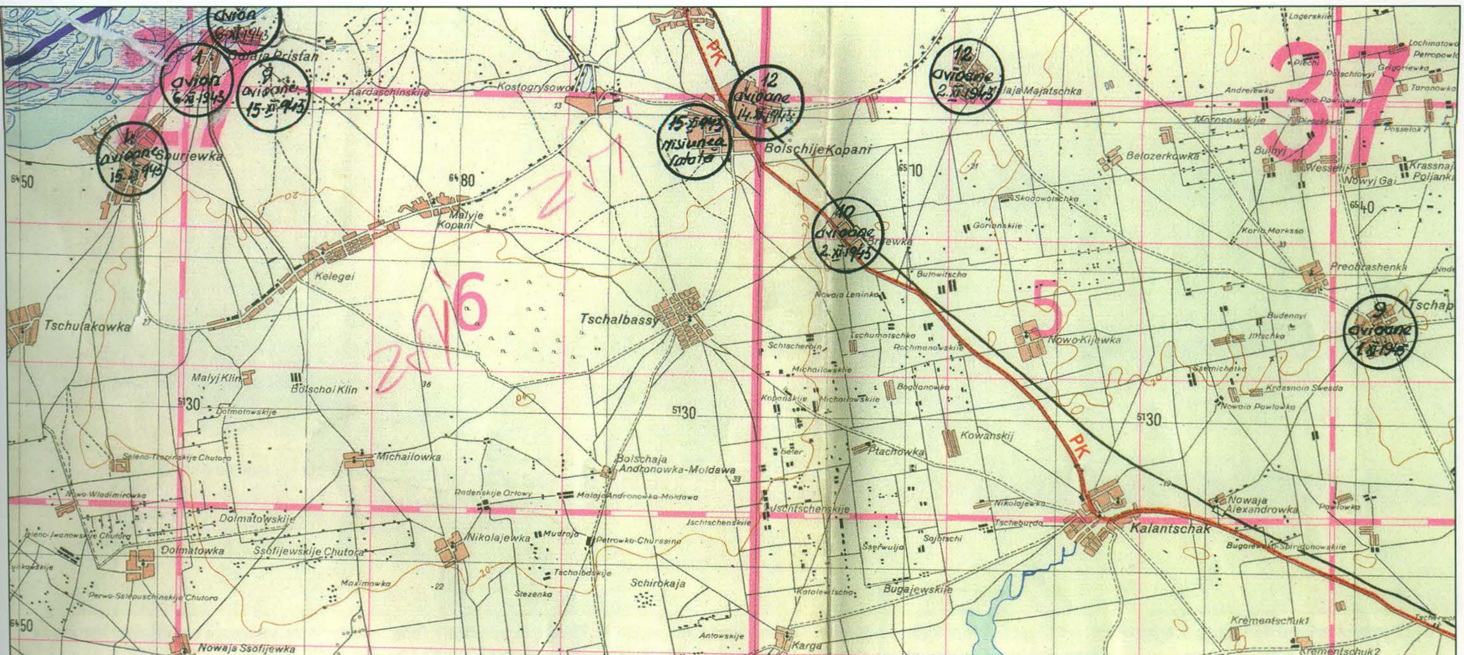


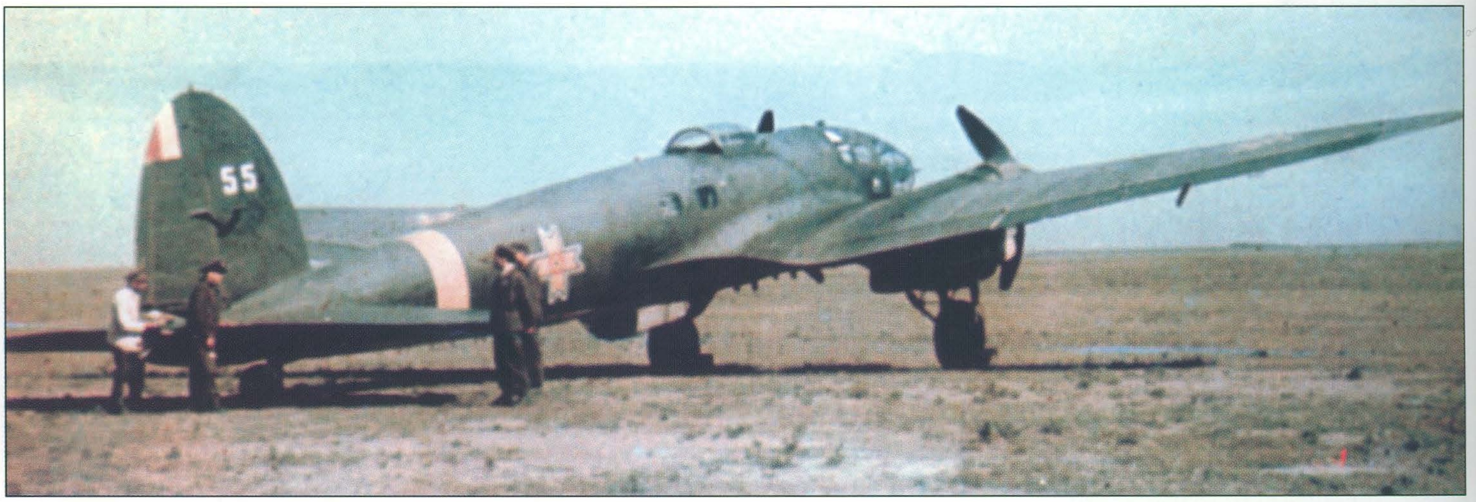
Dreapta: Inginerul Ion Culuri lângă ampenajul unui Fleet al Uzinelor din Braşov. În spate un şir de IAR 80 gata de livrare. Se disting no. 100, 212, ?, 81, 87, etc. Avioanele au fost în reparaţii.

Right: Dipl.Eng, Ion Culuri near the direction of a Fleet of the IAR Works. Behind him, a IAR 80 ready for delivery line. We may see no. 100, 212, 81, 87, etc. They were in Braşov for repairs.

Jos: Hartă operativă a Escadrilei 77 Bombardament (Ju 88) în vara lui 1943.

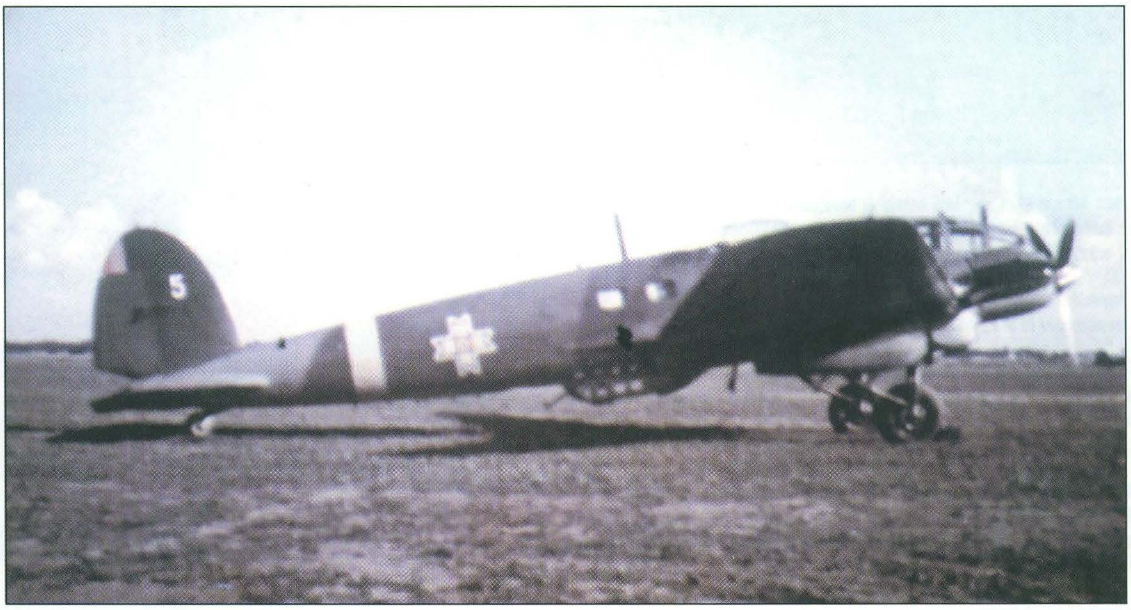
Below: Operative map of Ju 88 Escadrila 77 Bombardament.





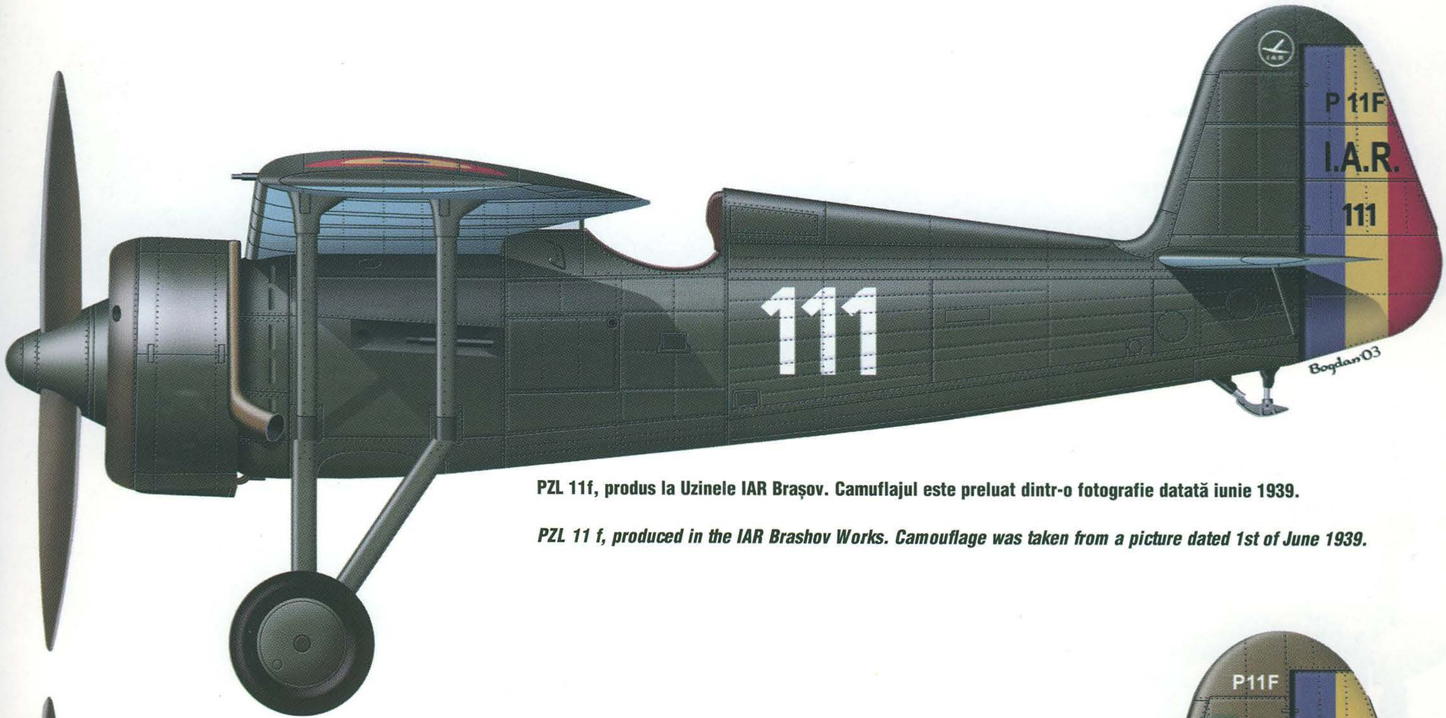
Avion care a supraviețuit războiului și în 22 iunie 1944 a fugit de la Ianca cu diplomați români proaliați. Era pilotat de cpt. Matei Ghica Cantacuzino care a fugit în Cipru. La bord ar fi trebuit să fie Iuliu Maniu pentru a pune bazele guvernului românesc în exil. A alimentat și a trecut prin Israel cu escortă britanică la Cairo.

He 111 no 55, survived the war. It should carry Iuliu Maniu and some other politicians to Cairo for an exile Governement. It flew but without Maniu.
Left: He 111 no.5 in 1943 with the early camouflage.



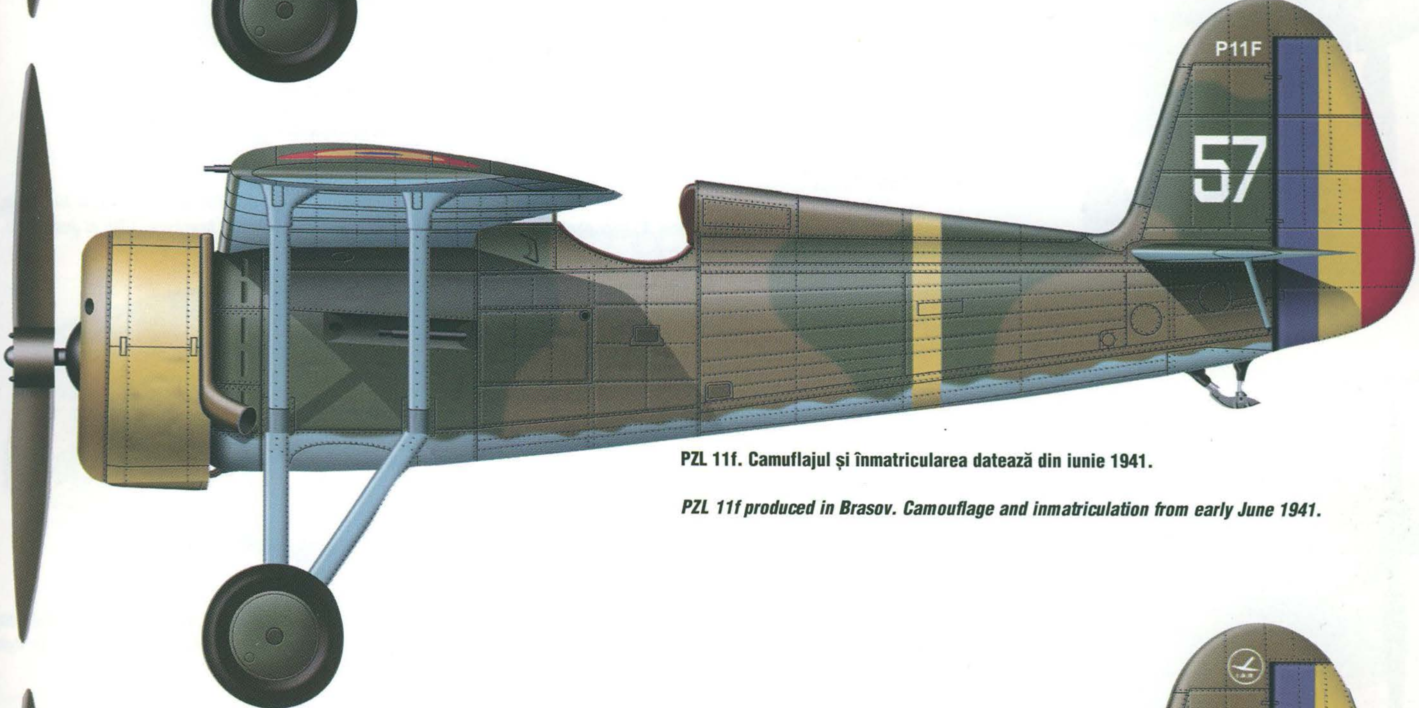


La 22 august avionul 105 zbura în misiune (lt. Al. Sârbu). A fost lovit și reformat. Concomitent zbura și 105 A. Care este adevărul? Este „Bacșiș" o dezinformare a serviciilor secrete de acum 55 de ani? Cine este cu adevărat lt. Sârbu Alexandru? cel care a dezertat cu 105-ul de jos?



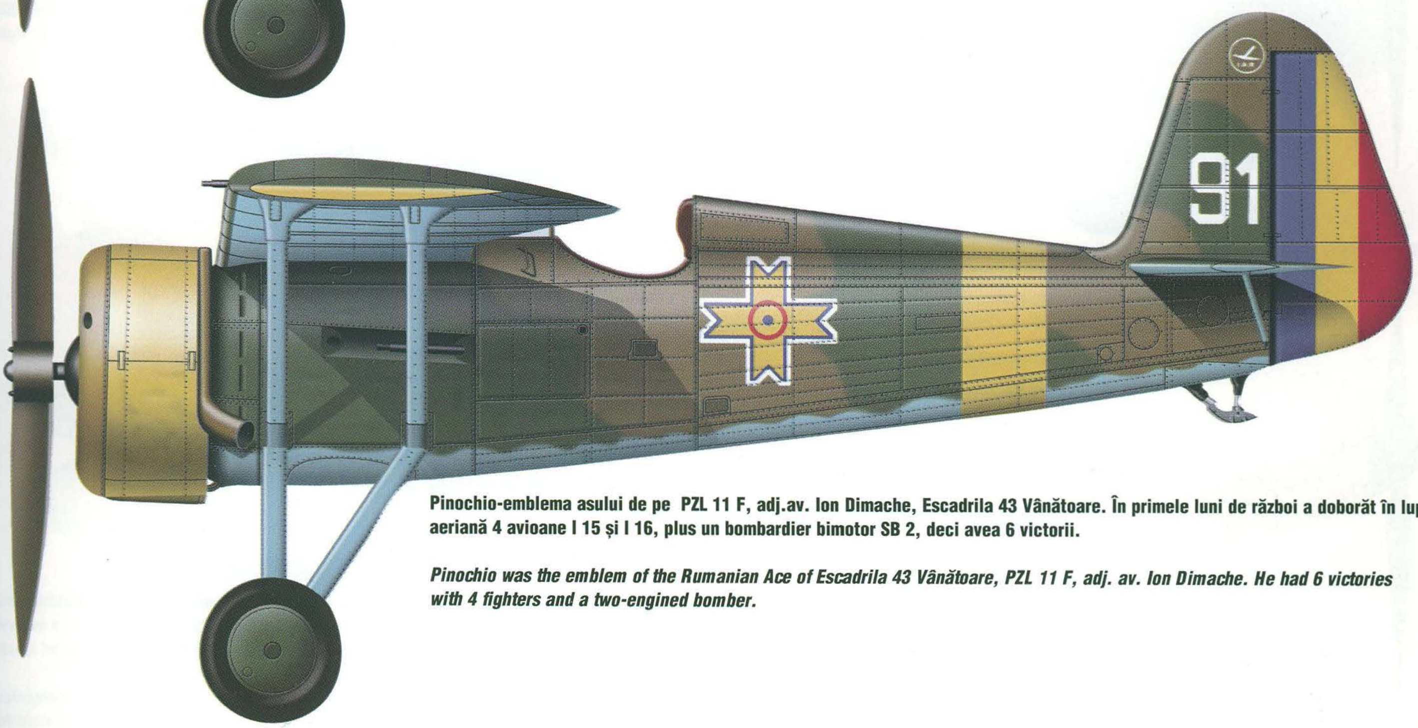
PZL 11f, produs la Uzinele IAR Brașov. Camuflajul este preluat dintr-o fotografie datată iunie 1939.

PZL 11 f, produced in the IAR Brashov Works. Camouflage was taken from a picture dated 1st of June 1939.



PZL 11f. Camuflajul și înmatricularea datează din iunie 1941.

PZL 11f produced in Brasov. Camouflage and inmatriculation from early June 1941.

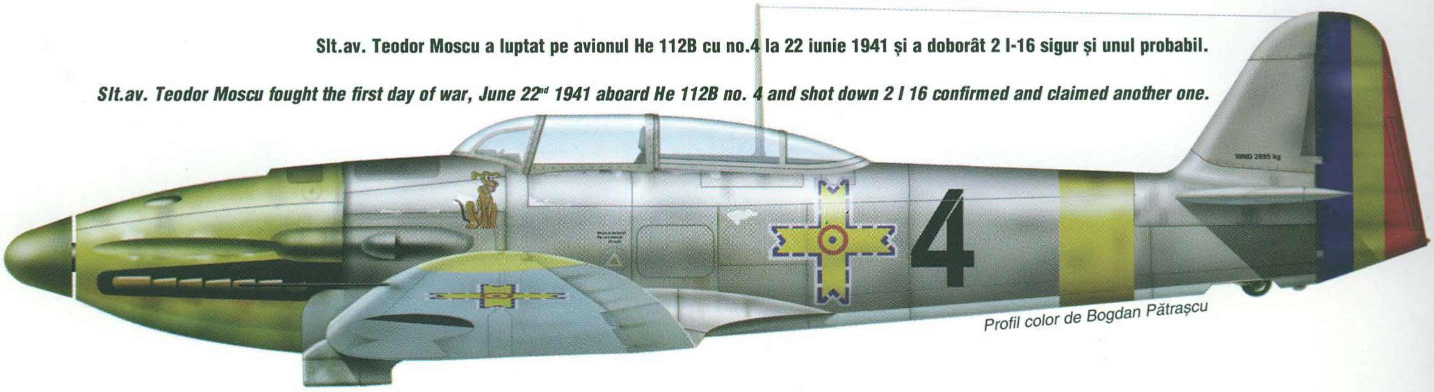


Pinochio-emblema asului de pe PZL 11 F, adj.av. Ion Dimache, Escadrila 43 Vânătoare. În primele luni de război a doborât în luptă aeriană 4 avioane I 15 și I 16, plus un bombardier bimotor SB 2, deci avea 6 victorii.

Pinochio was the emblem of the Rumanian Ace of Escadrila 43 Vânătoare, PZL 11 F, adj. av. Ion Dimache. He had 6 victories with 4 fighters and a two-engined bomber.

Slt.av. Teodor Moscu a luptat pe avionul He 112B cu no.4 la 22 iunie 1941 și a doborât 2 I-16 sigur și unul probabil.

Slt.av. Teodor Moscu fought the first day of war, June 22nd 1941 aboard He 112B no. 4 and shot down 2 I 16 confirmed and claimed another one.

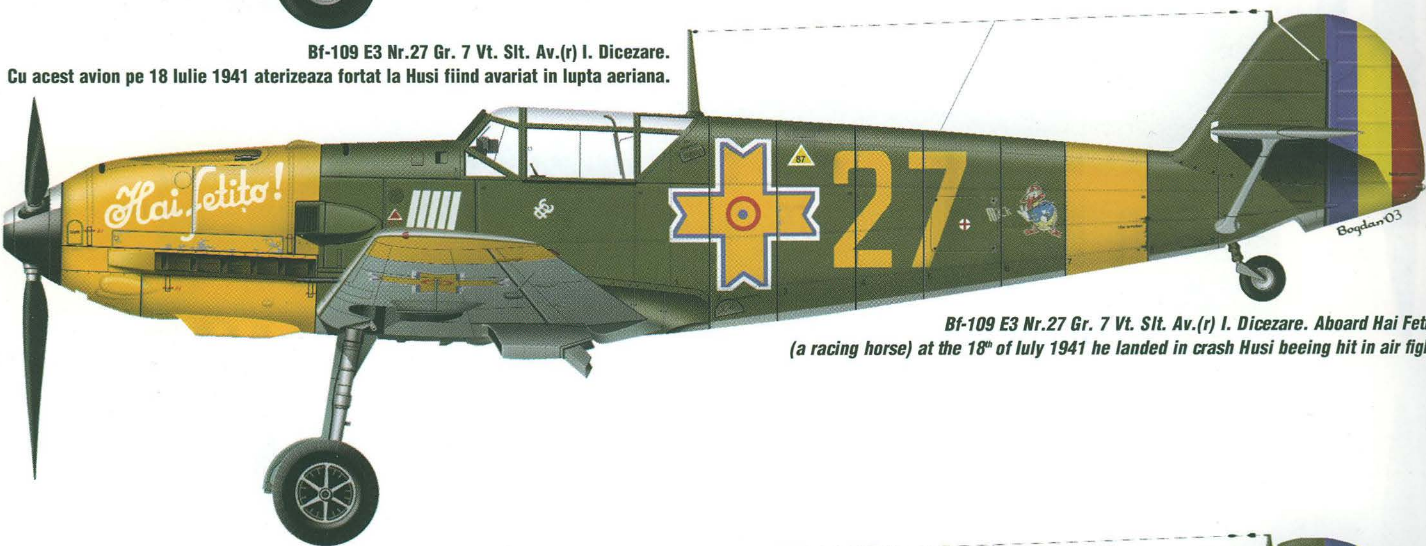


Hurricane Mk 1 nr. 3 roșu din Escadrila 53. Cu acest aparat slt. av. Horia Agarici doboară 3 (2 sigure) bombardiere sovietice bimotoare deasupra Constanței - 25 iunie 1941.



Hurricane Mk 1 nr. 3 red of Escadrila 53. The best folk ace in Romania, lt.av. Horia Agarici shot down over Constanta 3 (2 confirmed) Soviet bombers. 25th of June 1941.

Bf-109 E3 Nr.27 Gr. 7 Vt. Slt. Av.(r) I. Dicezare.
Cu acest avion pe 18 Iulie 1941 aterizeaza fortat la Husi fiind avariat in lupta aeriana.



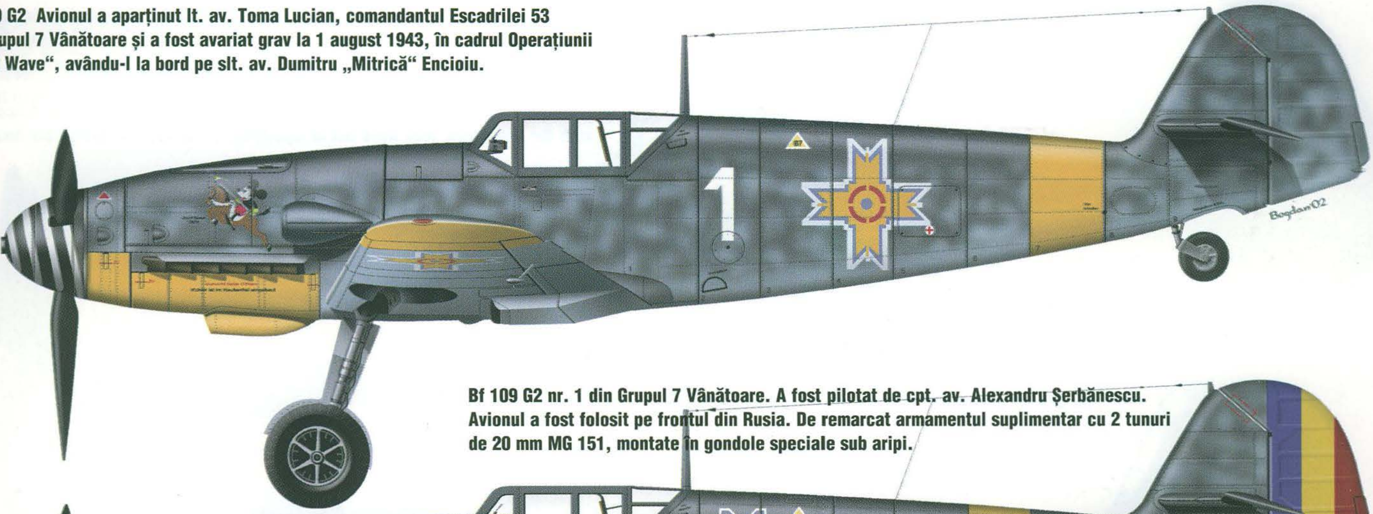
Bf-109 E3 Nr.27 Gr. 7 Vt. Slt. Av.(r) I. Dicezare. Aboard Hai Fetițo (a racing horse) at the 18th of July 1941 he landed in crash Husi beeing hit in air fight.



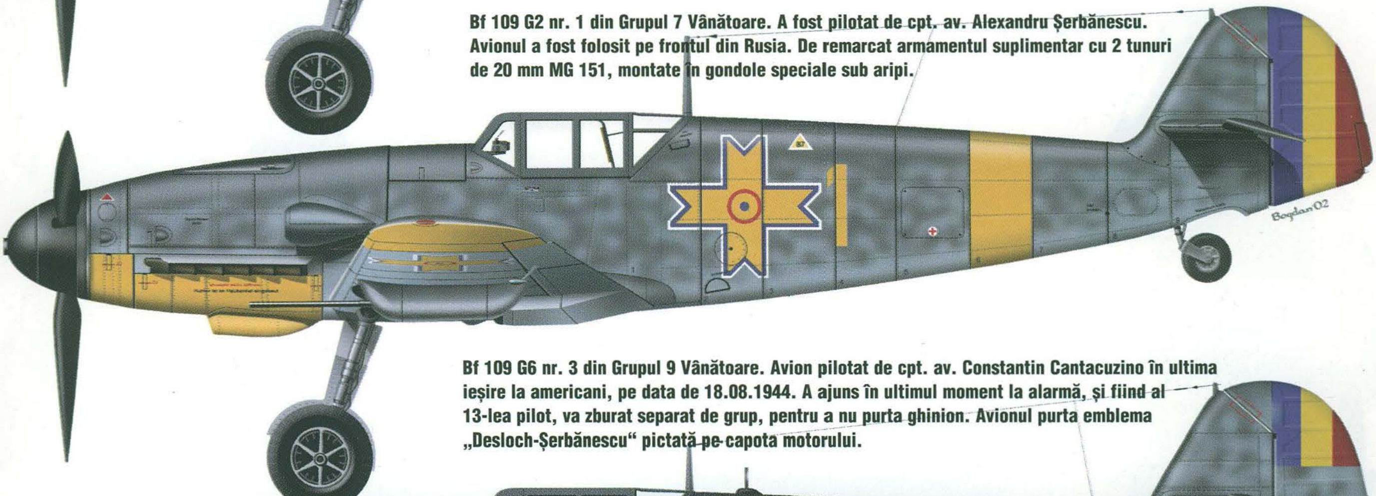
Bf 109 E3 nr. 64 din Grupul 7 Vânătoare. Avionul folosit de adj. av. (r) Tiberiu Vinca în campania de eliberare a Basarabiei. Avionul avea inscripția București-Moscova sub postul de pilotaj, iar pe capotă era inscripționat „Nella". De asemenea se observă cele 5 linii ce indică 5 victorii prin atacuri la sol.

Bf 109 E3 no.64 of Grupul 7 Vânătoare. Aircraft mainly used by adj.av.(r) Tiberiu Vinca in Bassarabia Liberation Campaign. It had written as trains of the period București-Moscow on the fuselage.Nella was his sweet heart. The 5 white straps gives 5 victories in ground atacks.

Bf 109 G2 Avionul a aparținut lt. av. Toma Lucian, comandantul Escadrilei 53 din Grupul 7 Vânătoare și a fost avariat grav la 1 august 1943, în cadrul Operațiunii „Tidal Wave", avându-l la bord pe slt. av. Dumitru „Mitrică" Encioiu.



Bf 109 G2 nr. 1 din Grupul 7 Vânătoare. A fost pilotat de cpt. av. Alexandru Șerbănescu. Avionul a fost folosit pe frontul din Rusia. De remarcat armamentul suplimentar cu 2 tunuri de 20 mm MG 151, montate în gondole speciale sub aripi.



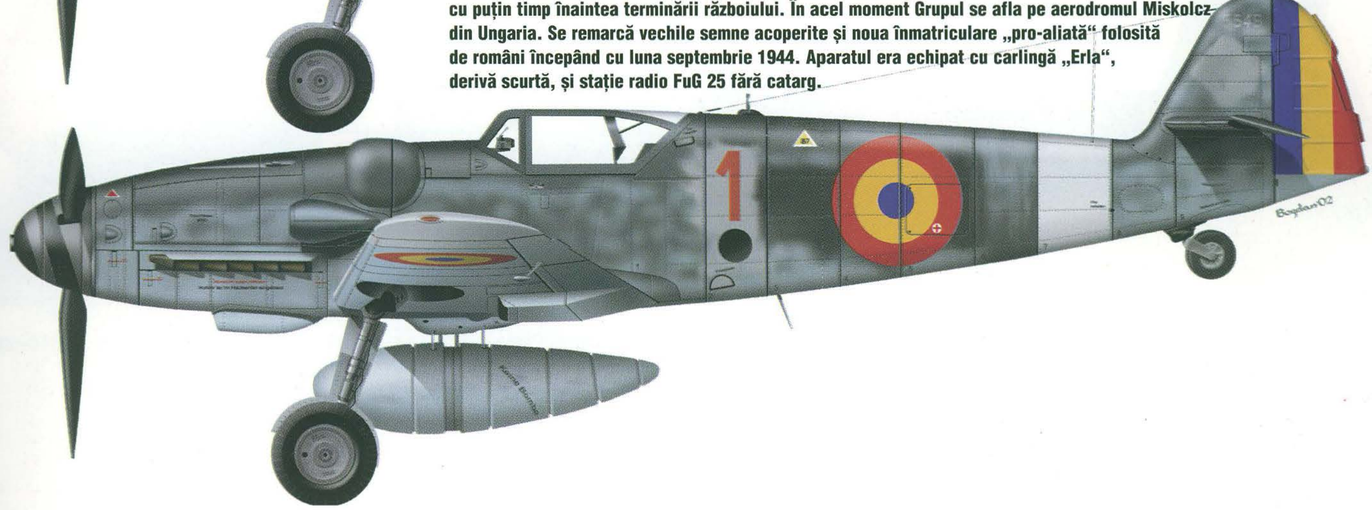
Bf 109 G6 nr. 3 din Grupul 9 Vânătoare. Avion pilotat de cpt. av. Constantin Cantacuzino în ultima ieșire la americani, pe data de 18.08.1944. A ajuns în ultimul moment la alarmă, și fiind al 13-lea pilot, va zbura separat de grup, pentru a nu purta ghinion. Avionul purta emblema „Desloch-Șerbănescu" pictată pe capota motorului.



Bf 109 G6 nr. 22 galben din Grupul 9 Vânătoare. Lt. av. Ion Dobran folosește acest aparat în prima ieșire la americani pe data de 6.06.1944. Angajează lupta cu 4 Mustang-uri și doboară, probabil, unu. Este, la rândul lui, avariat în luptă și nevoit să aterizeze forțat. De remarcat inscripția de sub carlingă „Panta Reii".



Bf 109 G6 nr. 1 roșu din Grupul 9 Vânătoare. Avionul a fost pilotat de lt. av. Ion Galea în 1945, cu puțin timp înaintea terminării războiului. În acel moment Grupul se afla pe aerodromul Miskolcz din Ungaria. Se remarcă vechile semne acoperite și noua înmatriculare „pro-aliată" folosită de români începând cu luna septembrie 1944. Aparatul era echipat cu carlingă „Erla", derivă scurtă, și stație radio FuG 25 fără catarg.



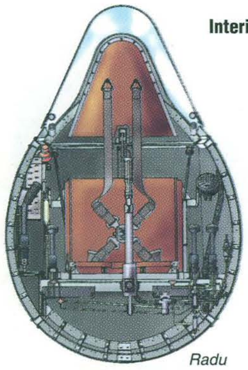
IAR-80 nr. 84 din Grupul 7 Vânătoare, detaşat la şcoală. Datorită numeroaselor avioane pierdute din neglijenţă,elevii erau aliniaţi în faţa avionului şi puşi să citească în cor comenzile zilnic.

IAR-80 no.84 of Group 7 Vânătoare taken by a school. As there were a lot of accidents with the beginners, they were put to repeat the sentences painted on the fuselage.



Interiorul unui IAR-80. Vedere către scaunul pilotului.

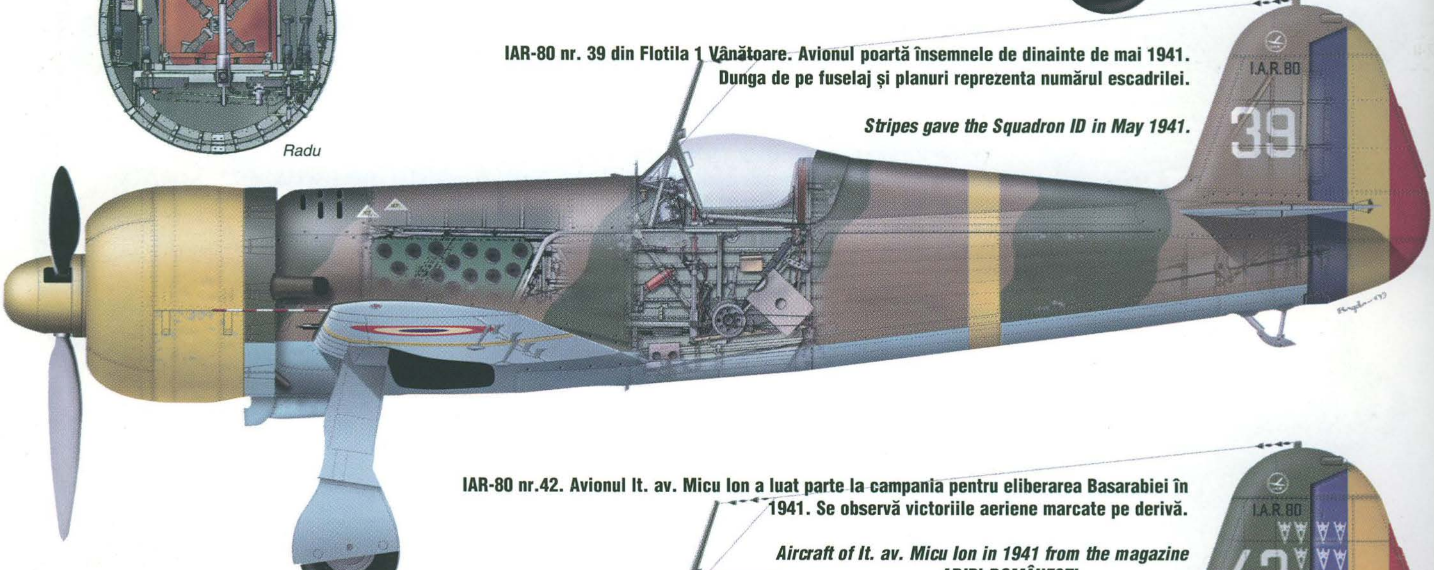
Inside an IAR-80. View to the pilot seat.



Radu

IAR-80 nr. 39 din Flotila 1 Vânătoare. Avionul poartă însemnele de dinainte de mai 1941. Dunga de pe fuselaj şi planuri reprezenta numărul escadrilei.

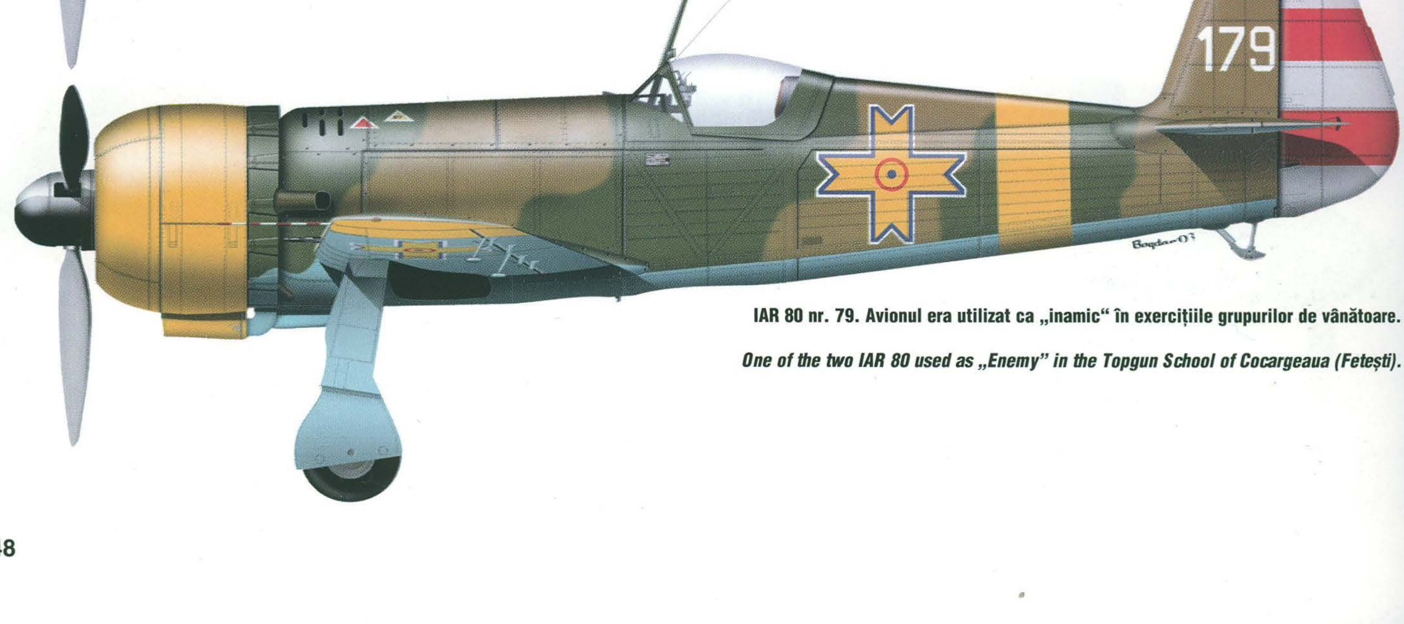
Stripes gave the Squadron ID in May 1941.



IAR-80 nr.42. Avionul lt. av. Micu Ion a luat parte la campania pentru eliberarea Basarabiei în 1941. Se observă victoriile aeriene marcate pe derivă.

Aircraft of lt. av. Micu Ion in 1941 from the magazine ARIPI ROMÂNEŞTI.





IAR 80 nr. 79. Avionul era utilizat ca „inamic" în exerciţiile grupurilor de vânătoare.

One of the two IAR 80 used as „Enemy" in the Topgun School of Cocargeaua (Feteşti).

IAR-80 nr. 222 din Escadrila 62, Grupul 6 Vânătoare. A fost pilotat de lt. av. Anastasescu Carol. La 1 august 1943 decolează de pe aerodromul Pipera, și întâlnește bombardierele inamice în zona Crivina-Periș-Buftea. Doboară în luptă aeriană un bombardier B-24, apoi este lovit de ACA-ul amic și, cu avionul în flăcări, se izbește de un alt bombardier american și se prăbușesc împreună. Pilotul român este grav rănit dar supraviețuiește căzând pe o căpiță de fân!!!

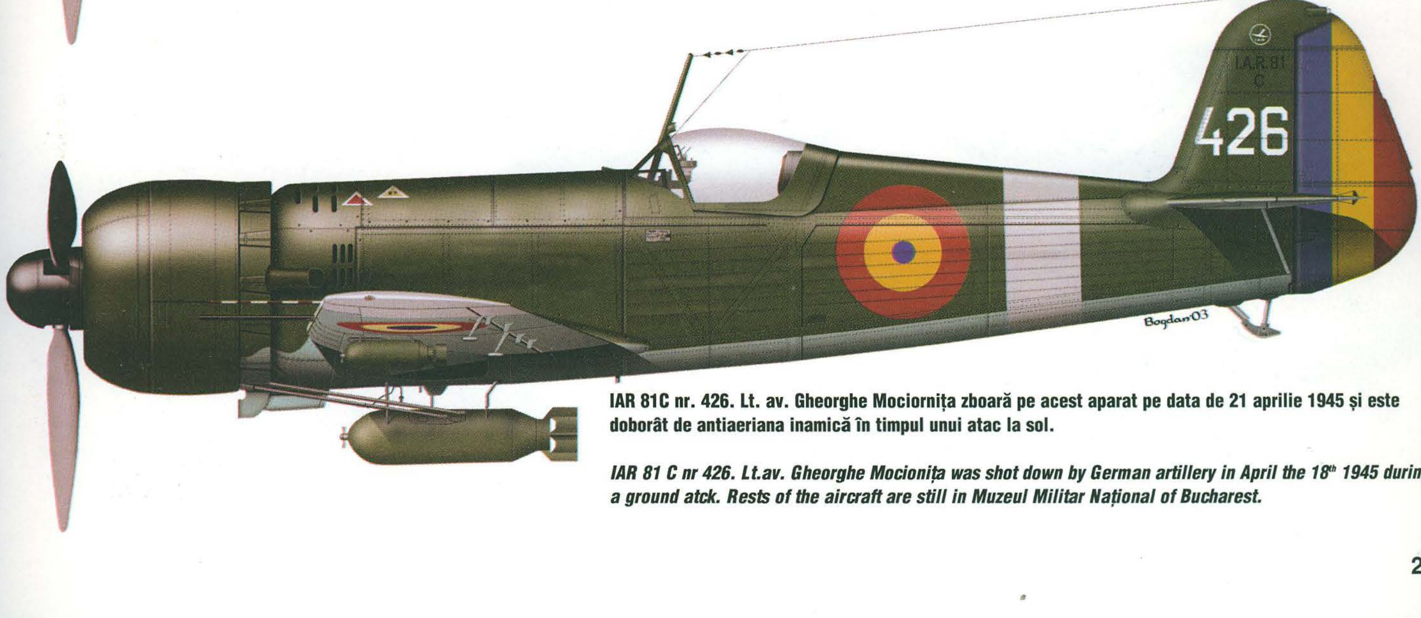


IAR-81C nr. 343 din Grupul 6 Vânătoare. A fost pilotat și de lt. av. Baciu Dumitru. Se observă însemnul de comandant de grup inspirat după cel german.





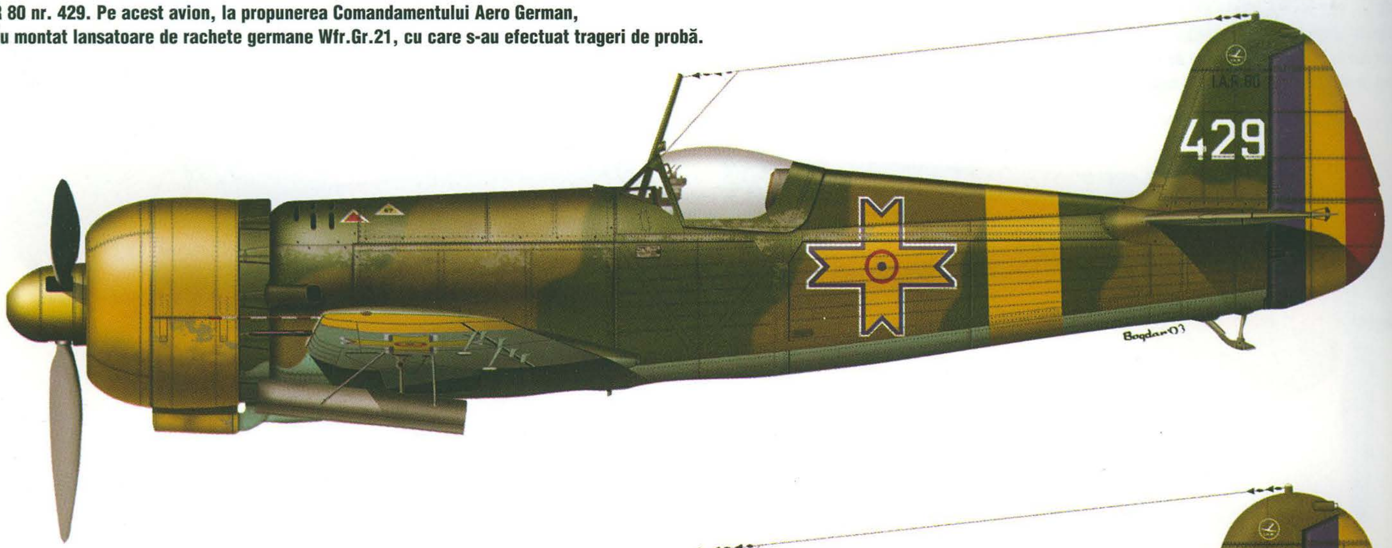
IAR-81C nr. 372. Slt. av. Constantin Baltă zboară pe acest aparat pe data de 6.05.1944, când doboară în luptă două bombardiere B-24 Liberator. De remarcat cele 2 victorii de pe derivă.

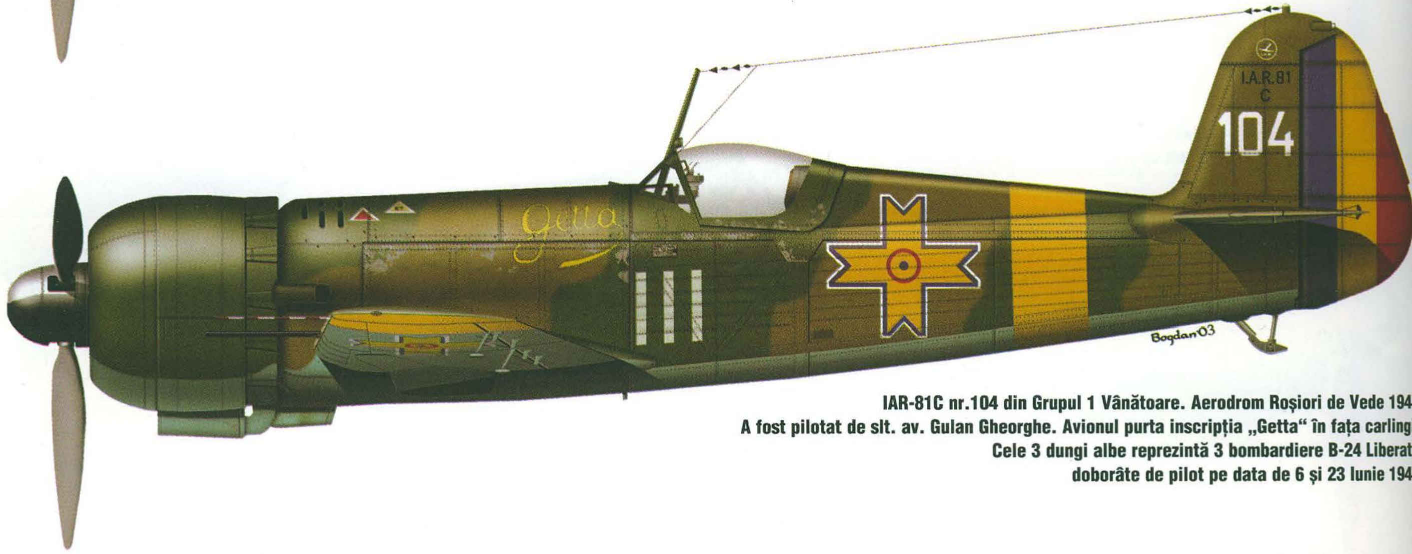


IAR 81C nr. 426. Lt. av. Gheorghe Mociornița zboară pe acest aparat pe data de 21 aprilie 1945 și este doborât de antiaeriana inamică în timpul unui atac la sol.

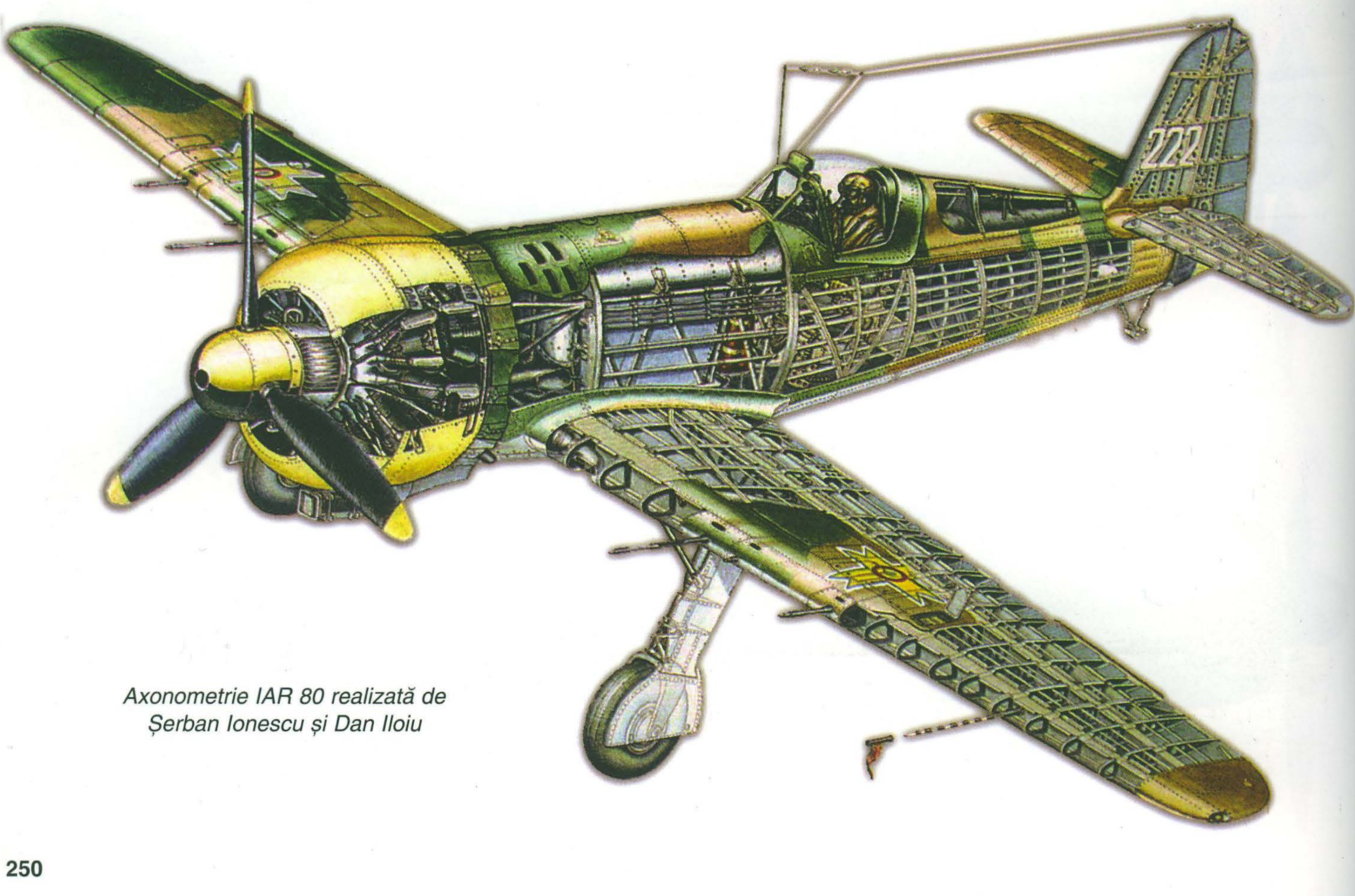
IAR 81 C nr 426. Lt.av. Gheorghe Mocionița was shot down by German artillery in April the 18[th] 1945 during a ground atck. Rests of the aircraft are still in Muzeul Militar Național of Bucharest.

IAR 80 nr. 429. Pe acest avion, la propunerea Comandamentului Aero German, s-au montat lansatoare de rachete germane Wfr.Gr.21, cu care s-au efectuat trageri de probă.



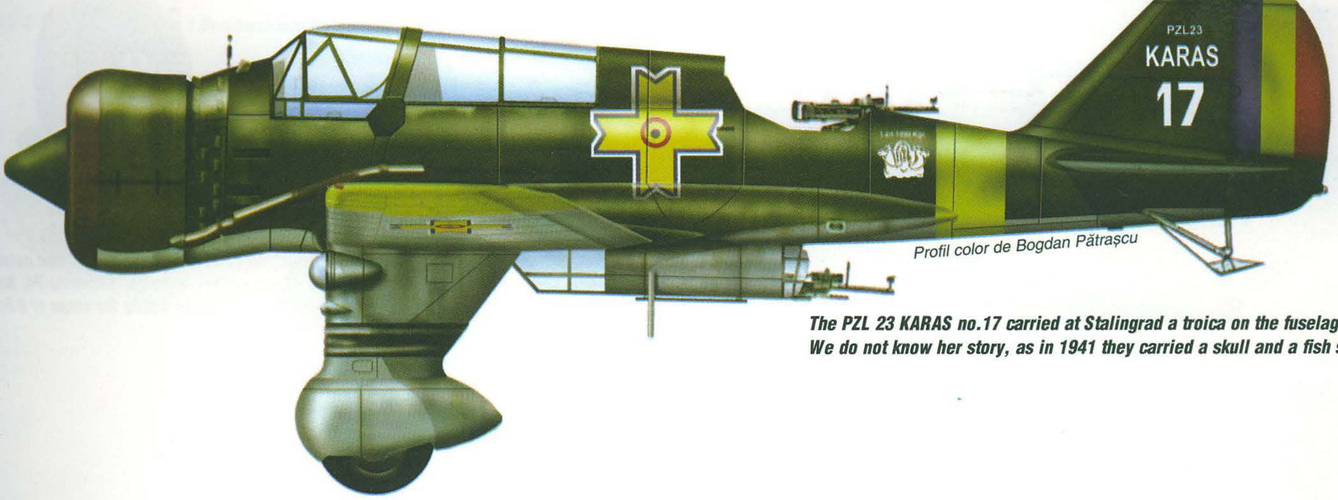


IAR-81C nr.104 din Grupul 1 Vânătoare. Aerodrom Roșiori de Vede 1944. A fost pilotat de slt. av. Gulan Gheorghe. Avionul purta inscripția „Getta" în fața carlingii. Cele 3 dungi albe reprezintă 3 bombardiere B-24 Liberator doborâte de pilot pe data de 6 și 23 Iunie 1944.



Axonometrie IAR 80 realizată de Șerban Ionescu și Dan Iloiu

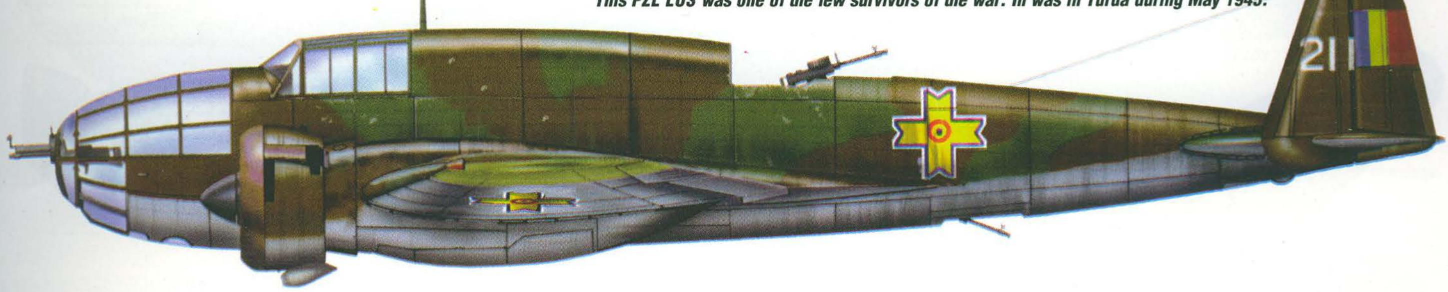
Avion PZL 23 KARAS nr. 17, poartă la Stalingrad emblema cu o troică. Nu știm dacă era emblemă personală sau a resturilor escadrilei.



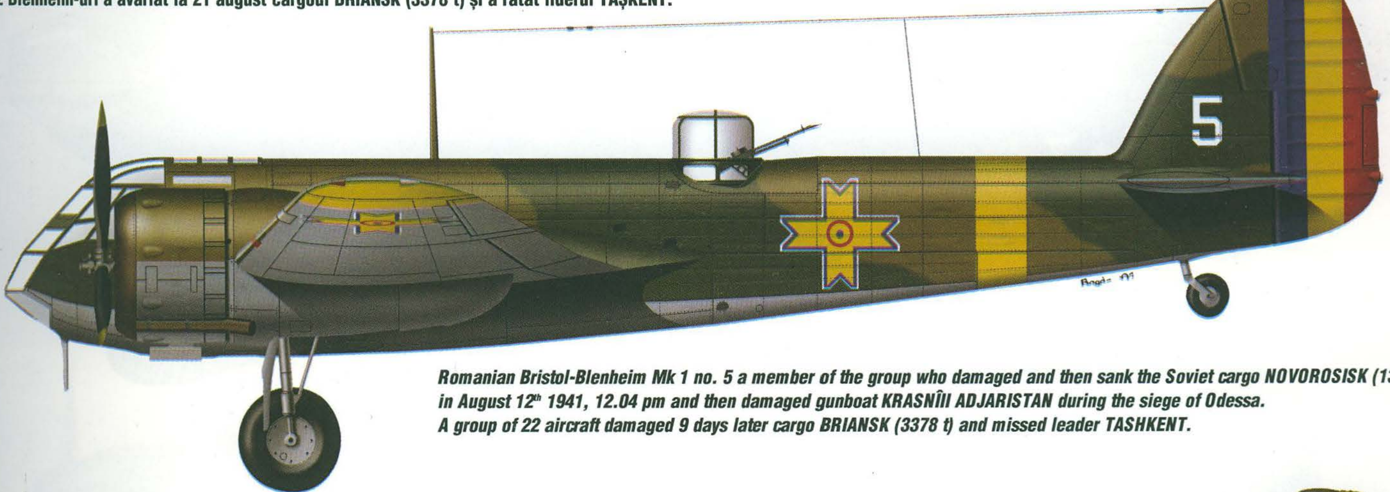
The PZL 23 KARAS no.17 carried at Stalingrad a troica on the fuselage.
We do not know her story, as in 1941 they carried a skull and a fish skeloton.

Acest PZL LOS face parte dintre supraviețuitorii războiului, luna mai 1945 găsindu-l pe Turda.

This PZL LOS was one of the few survivors of the war. In was in Turda during May 1945.



Bristol-Blenheim Mk1 nr. 5 din formația care a reușit să avarieze grav și apoi să scufunde cargoul sovietic NOVOROSISK (1351 t) la 12 august 1941, ora 12.04 și cu întrega formație au avariat canoniera KRASNÎII ADJARISTAN la asediul Odessei. O formație de 22 Blenheim-uri a avariat la 21 august cargoul BRIANSK (3378 t) și a ratat liderul TAȘKENT.



Romanian Bristol-Blenheim Mk 1 no. 5 a member of the group who damaged and then sank the Soviet cargo NOVOROSISK (1351 t) in August 12th 1941, 12.04 pm and then damaged gunboat KRASNÎII ADJARISTAN during the siege of Odessa.
A group of 22 aircraft damaged 9 days later cargo BRIANSK (3378 t) and missed leader TASHKENT.



Vechile bombardiere franțuzești Potez 543 au folosite doar pentru transport.

These old French bombers Potez 543 were used only for transports.

Potez 63-1 nr. 8, „Hai Moşulică" în culorile de camuflaj originale (franceze), Campania de eliberare a Basarabiei, Escadrila 74. La asaltul Odesei, no.19 a scufundat două barje de transport.



Potez 63-1 no.8 „Come Oldie" în original French camouflage painting, during the Liberation of Basarabia Campaign, Escadrila 74. No. 19 sunk two transport barges during the siege of Odessa.

Potez 63-3 nr. 12, „Sâc-Sâc", axonometrie dezvelită realizată de Liviu Iliescu.



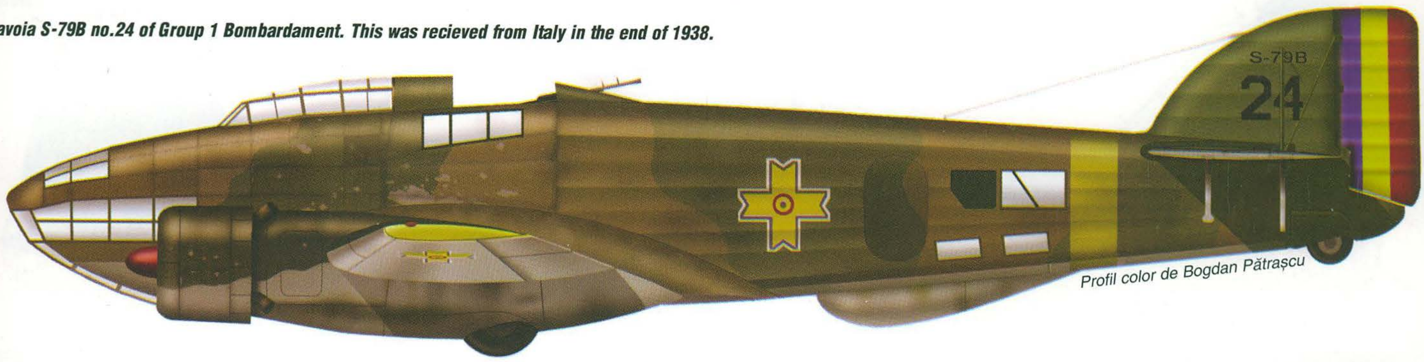
Potez 63-3 nr. 11, „Cirip", revopsit în Campania de la Stalingrad în culorile de camuflaj româneşti.

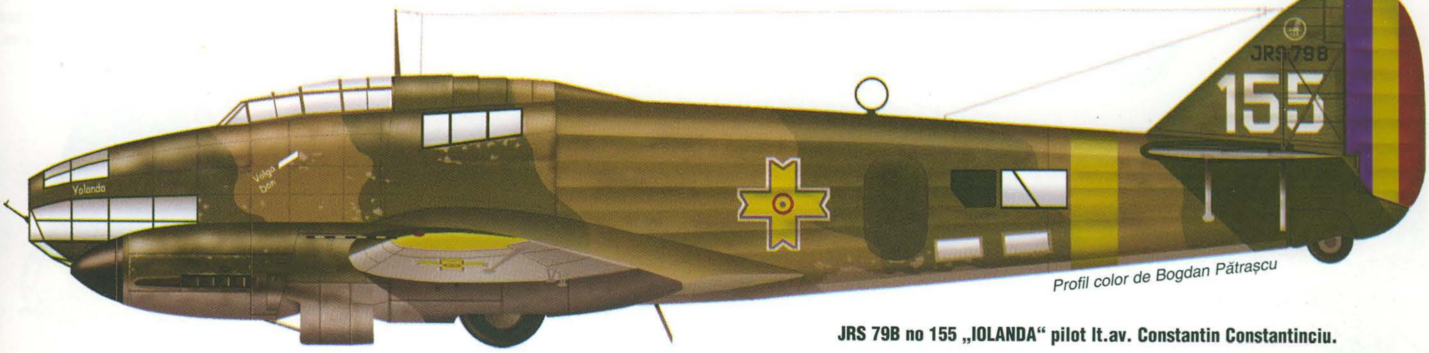
Potez 63-3 no.11 repainted and repaired in Brashov Works . Here in Romanian camouflage during the Stalingrad campaign.



Savoia S-79B nr. 24 Grupul 1 Bombardament. Avionul făcea parte din lotul primit din Italia la sfârșitul anului 1938.

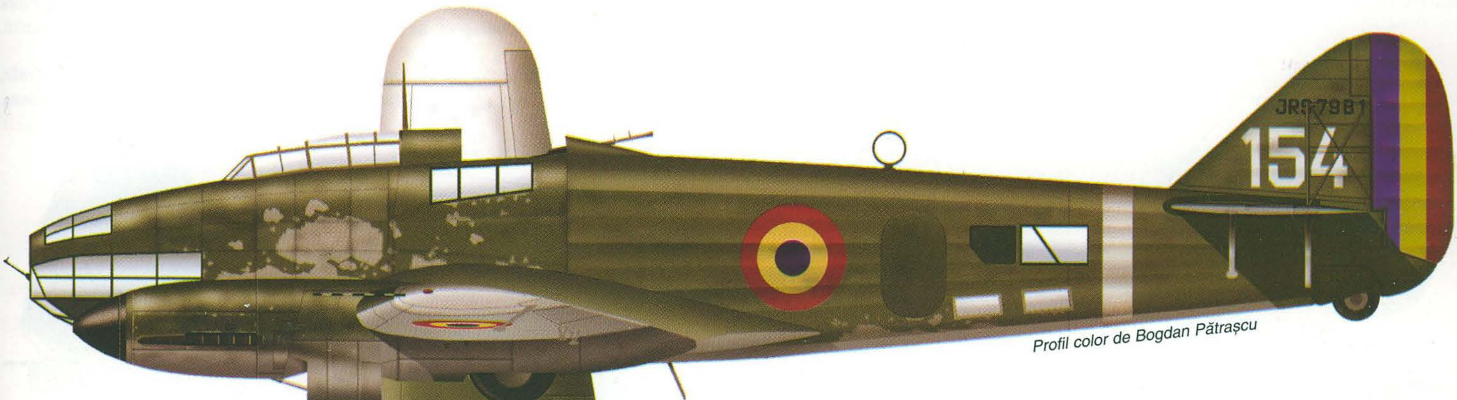
Savoia S-79B no.24 of Group 1 Bombardament. This was recieved from Italy in the end of 1938.





JRS 79B no 155 „IOLANDA“ pilot lt.av. Constantin Constantinciu.

Iolanda is his wife and this year they will celebrate 65 years of happy marriage.



JRS 79B-1 no 154 pe Frontul de Vest. Este ultima variantă a acestui avion produs în Romania.

JRS 79B-1 no 154 on the Western Front. B 1 is the last version of this bomber produced in Romania.







Hs 129 B 2 din Escadrila 41 Asalt în iarna 1943 - 1944, camuflat cu vopsea lavabilă.

Hs 129 B 2 of Escadrila 41 Asalt in winter 1943 - 1944 painted in easy to wash paint.



Do 17 M din Escadrila 1 Recunoaștere Îndepărtată după reînmatricularea de la IAR Brașov.

One of the 10 used Do 17M repainted and repaired in the IAR Works.



IAR 38 nr.13 Modelele IAR-38 erau echipate cu motorul BMW-132A de 700 CP (la 3000 m). Capotajul motorului era specific.

IAR 38 no.13 had an engine BMW - 132 A of only 700 CP (at 3000 m). The engine cover was specific.



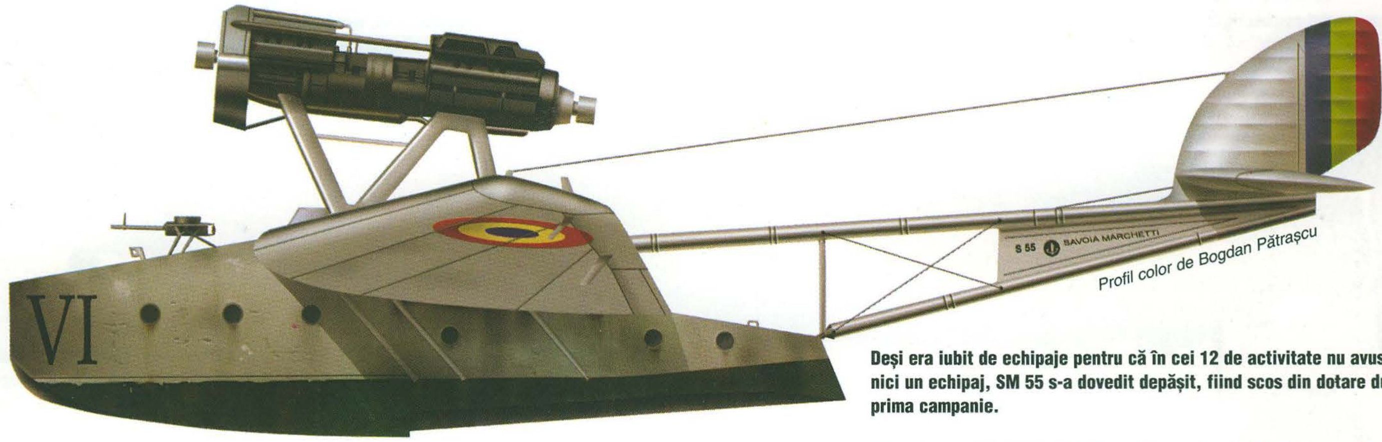
IAR 39 nr. 144 folosit pe frontul de la Stalingrad la sfârșitul lui 1942.
Se observă camuflajul temporar dat cu vopsea lavabilă doar pe extradosul fuselajului și aripilor.

IAR 39 no.144 as used at Stalingrad. The white paint can be removed using water.



IAR 39 nr. 143 folosit pe frontul de la Stalingrad în noiembrie 1942. Avionul opera în misiuni de recunoaștere de pe aerodromul Morozowskaya. Se remarca modul de camuflare cu pete de var, peste camuflajul standard verde-oliv, date de mecanici la fața locului.

IAR 39 no.143 used at Stalingrad. It is one of the first FARR aircraft to use this removable camouflage, under German influence.



Deși era iubit de echipaje pentru că în cei 12 de activitate nu avusese nici un echipaj, SM 55 s-a dovedit depășit, fiind scos din dotare după prima campanie.

SM 55 never had any accident, but it was too old for the war and was removed after the first campaign.



Pentru școlarizare au fost achiziționate 3 avioane Heinkel 42 ce costau mai puțin decât oferta fabricii Set ce oferea un SET 7H care a rîmas la stadiul de prototip.

For school purposes 3 He 42 were bought from German Black Sea used stocks.

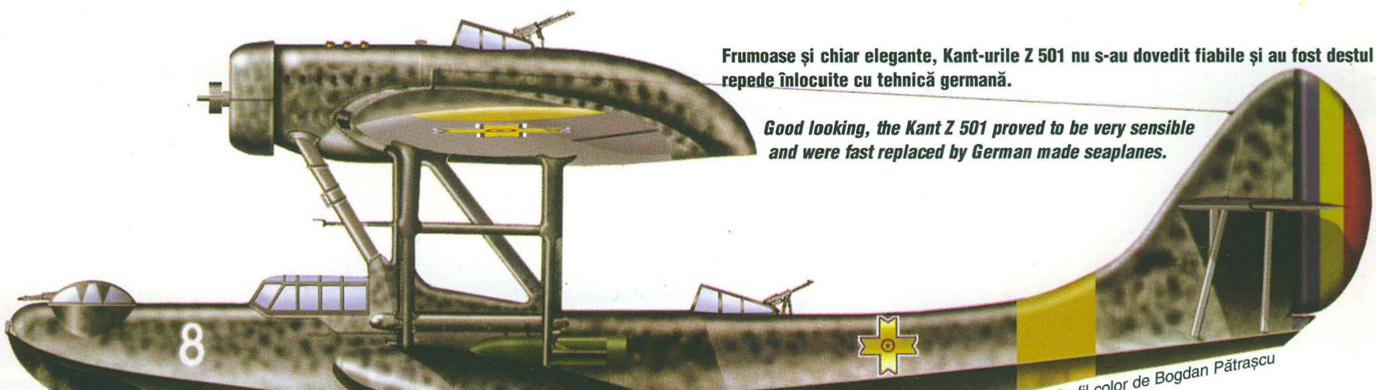


Deși nu a dat rezultatele așteptate de Luftwaffe în Norvegia, He 114 B s-a dovedit a fi o soluție foarte bună pentru condițiile cerute de FARR în Marea Neagră. Avionul cu nr.3 este menționat în documente ca vistorios într-o întîlnire cu un hidroavion sovietic MBR 2, principalul oponent al hidroaviației române deasupra Mării Negre.

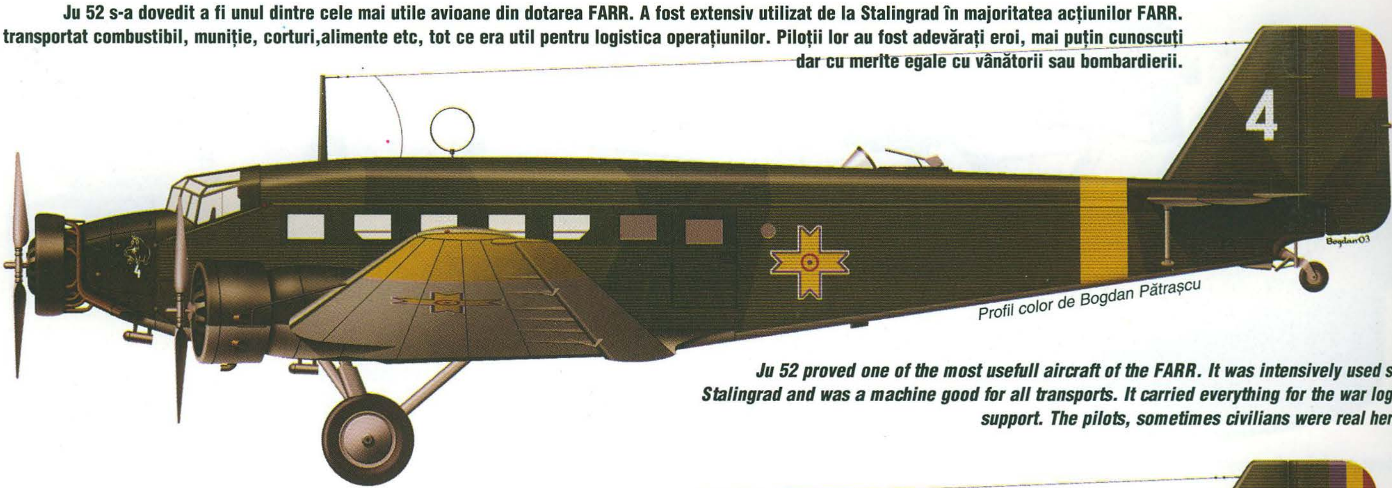
Even if it was not very sucessfull in Norway and Baltic Sea, He 114 B proved to be a good solution for the FARR and Black Sea conditions, since 1942.
No 3 was reported to met and destroz a MBR 2, the main Soviet seaboat in the area.

Frumoase și chiar elegante, Kant-urile Z 501 nu s-au dovedit fiabile și au fost destul de repede înlocuite cu tehnică germană.

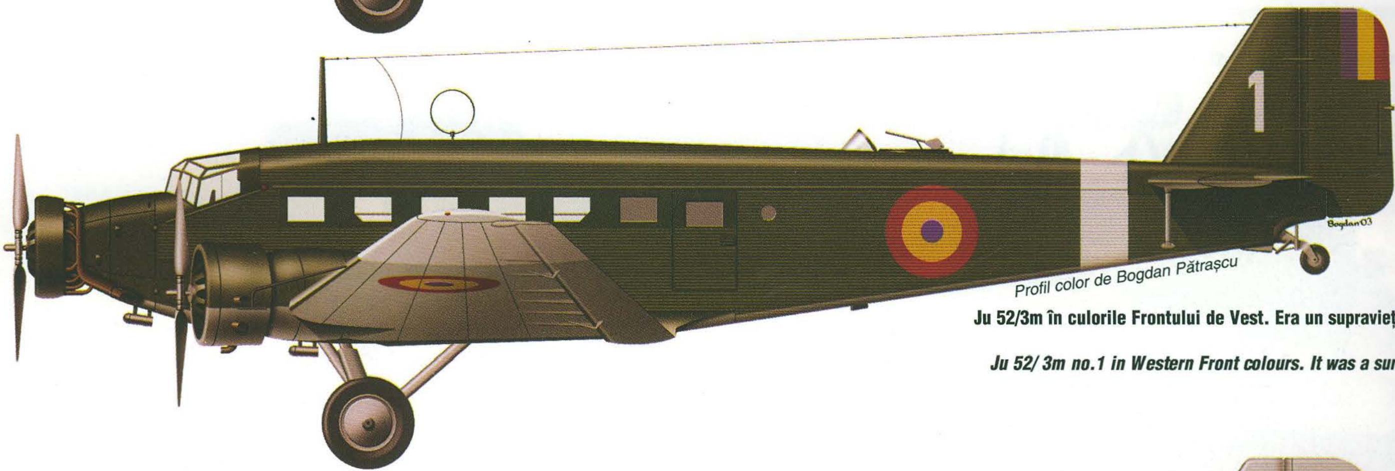
Good looking, the Kant Z 501 proved to be very sensible and were fast replaced by German made seaplanes.



Ju 52 s-a dovedit a fi unul dintre cele mai utile avioane din dotarea FARR. A fost extensiv utilizat de la Stalingrad în majoritatea acțiunilor FARR. A transportat combustibil, muniție, corturi,alimente etc, tot ce era util pentru logistica operațiunilor. Piloții lor au fost adevărați eroi, mai puțin cunoscuți dar cu merite egale cu vânătorii sau bombardierii.

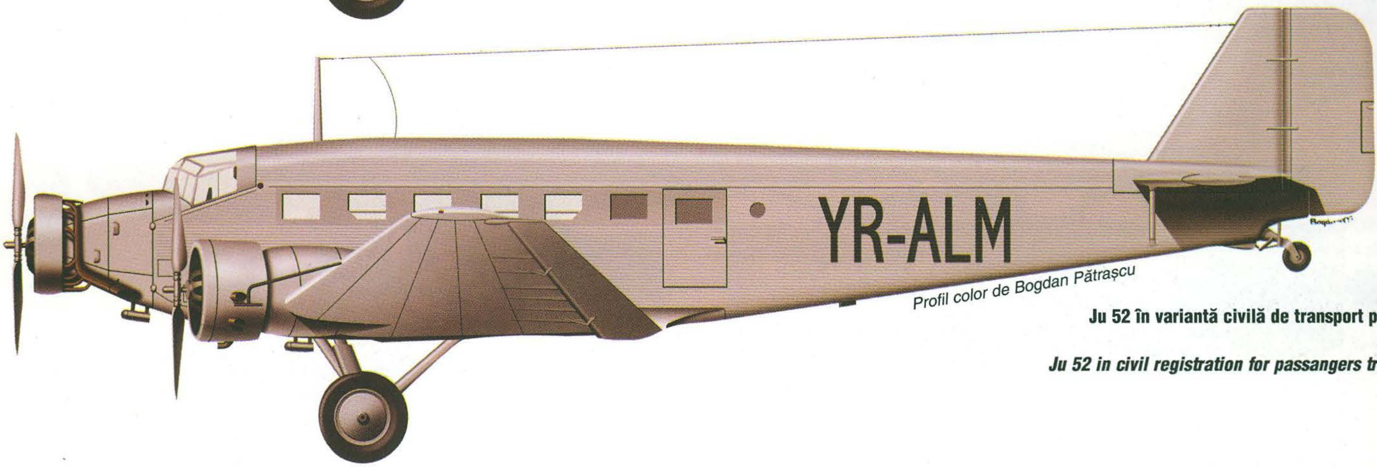


Ju 52 proved one of the most usefull aircraft of the FARR. It was intensively used since Stalingrad and was a machine good for all transports. It carried everything for the war logistic support. The pilots, sometimes civilians were real heroes.



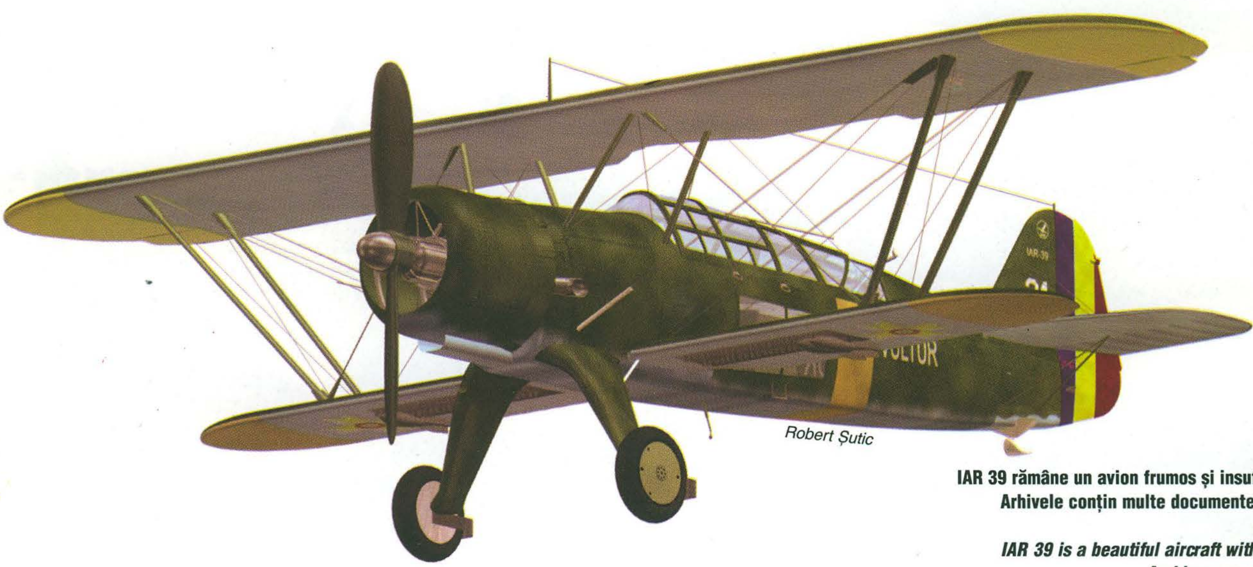
Ju 52/3m în culorile Frontului de Vest. Era un supraviețuitor.

Ju 52/ 3m no.1 in Western Front colours. It was a surviver.



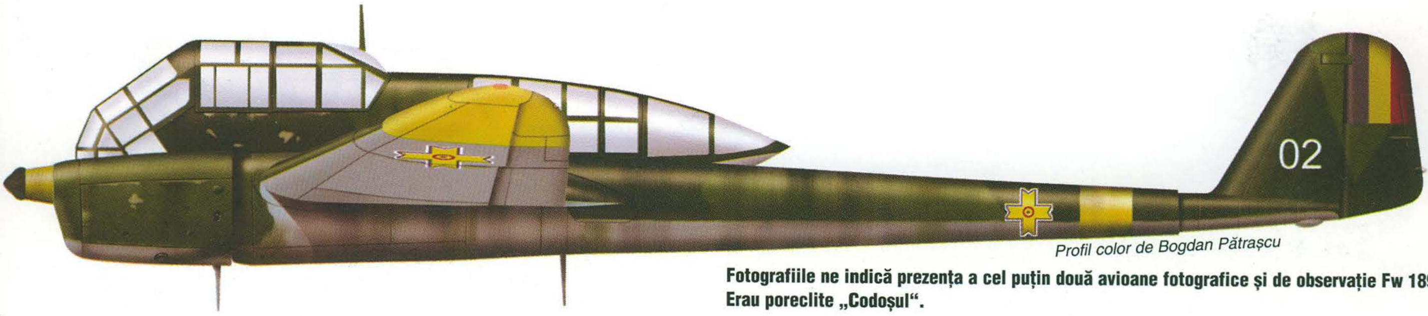
Ju 52 în variantă civilă de transport pasageri.

Ju 52 in civil registration for passangers transport.



IAR 39 rămâne un avion frumos și insuficient de bine cercetat. Arhivele conțin multe documente ce ne rezervă surprize.

IAR 39 is a beautiful aircraft with some unknown stories. Archieves must have a lot of suprises.



Profil color de Bogdan Pătrașcu

Fotografiile ne indică prezența a cel puțin două avioane fotografice și de observație Fw 189A. Erau poreclite „Codoșul".

There wer at least two Fw 189A, nicknamed by soldiers „The Pimp".

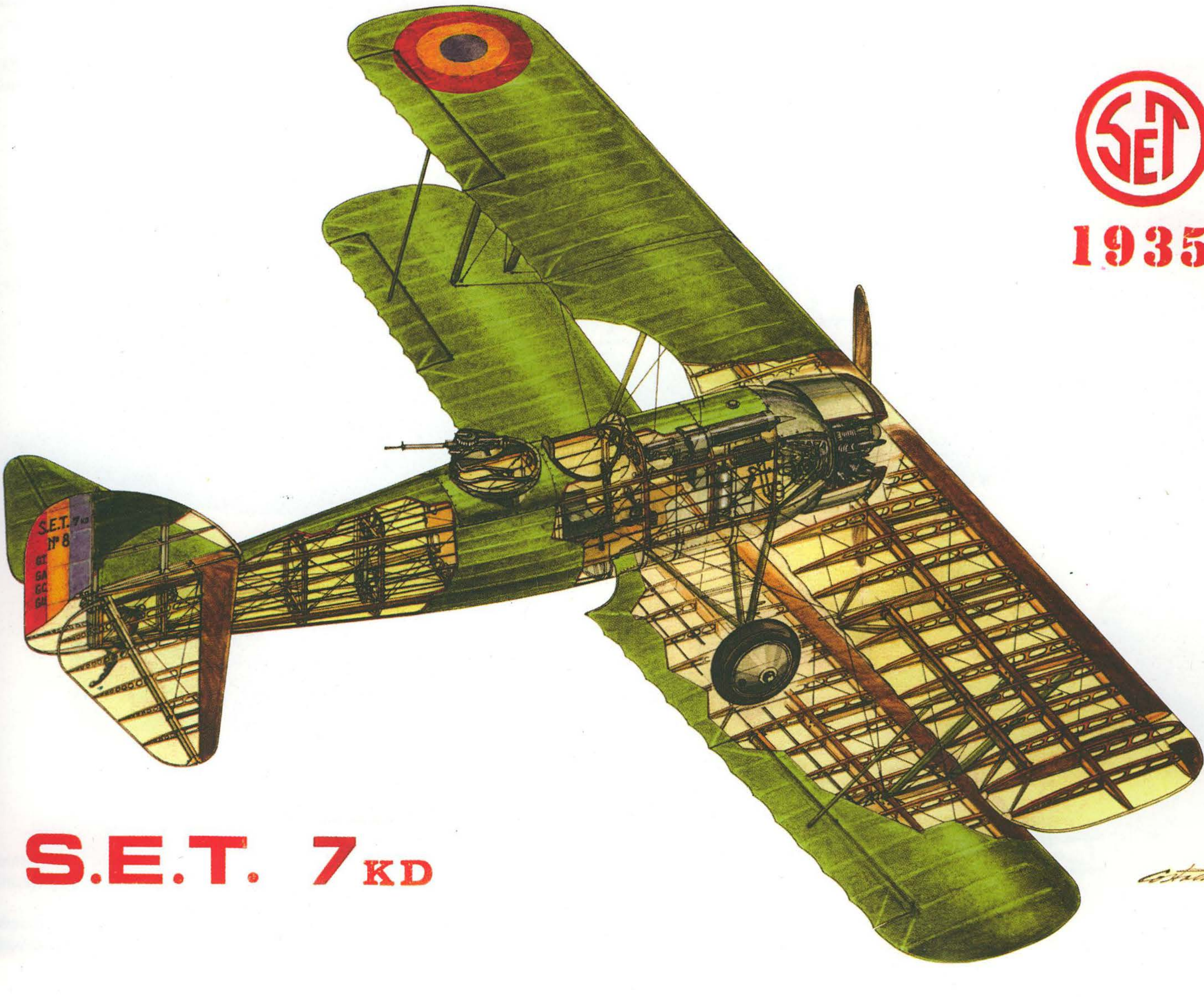


Profil color de Bogdan Pătrașcu

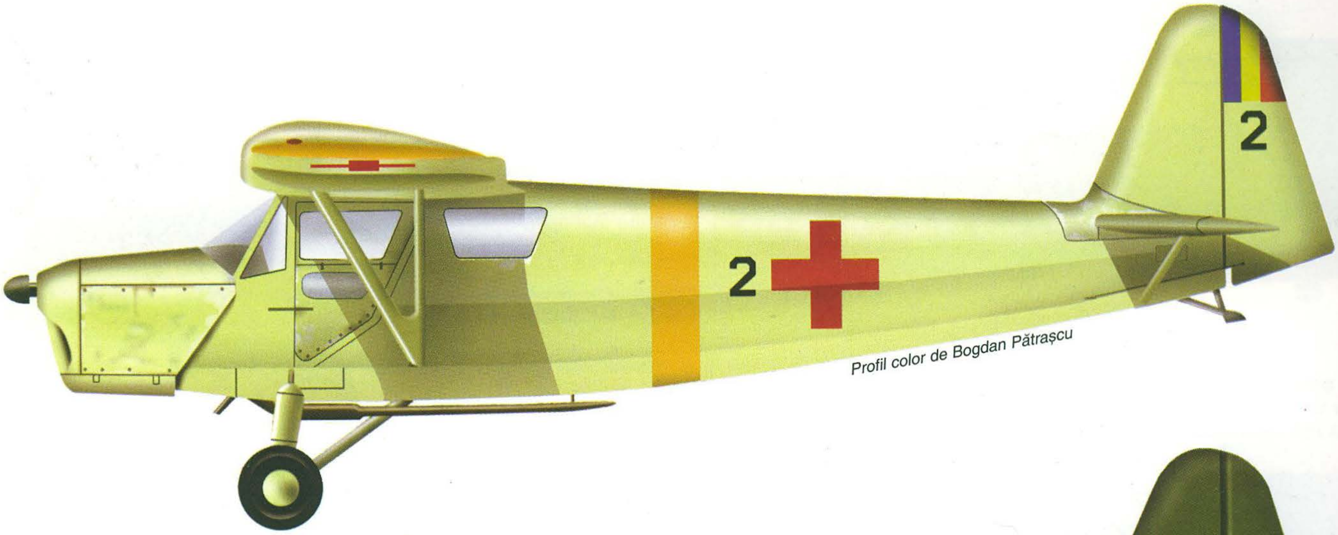
Fw 58 B Weihe,cu nas vitrat a avut un mare succes printre elevii de la bimotoare, fiind ușor de zburat.

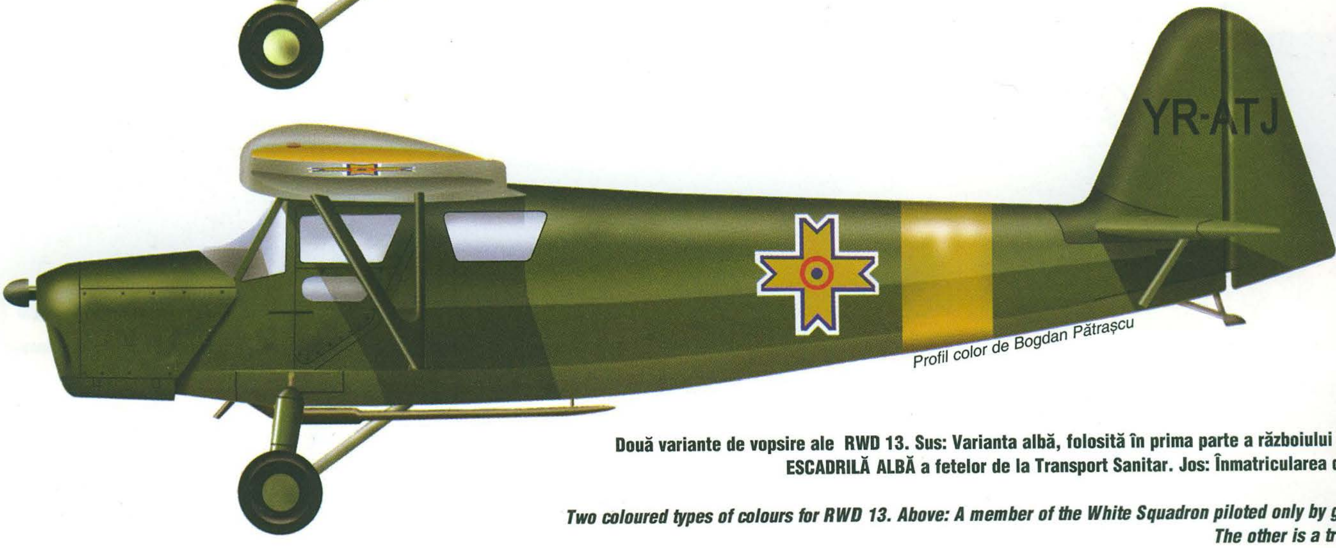
Fw 58 B Weihe, with glass nose, was a great succes among the pupils, beeing easy to manoeuver.

1935



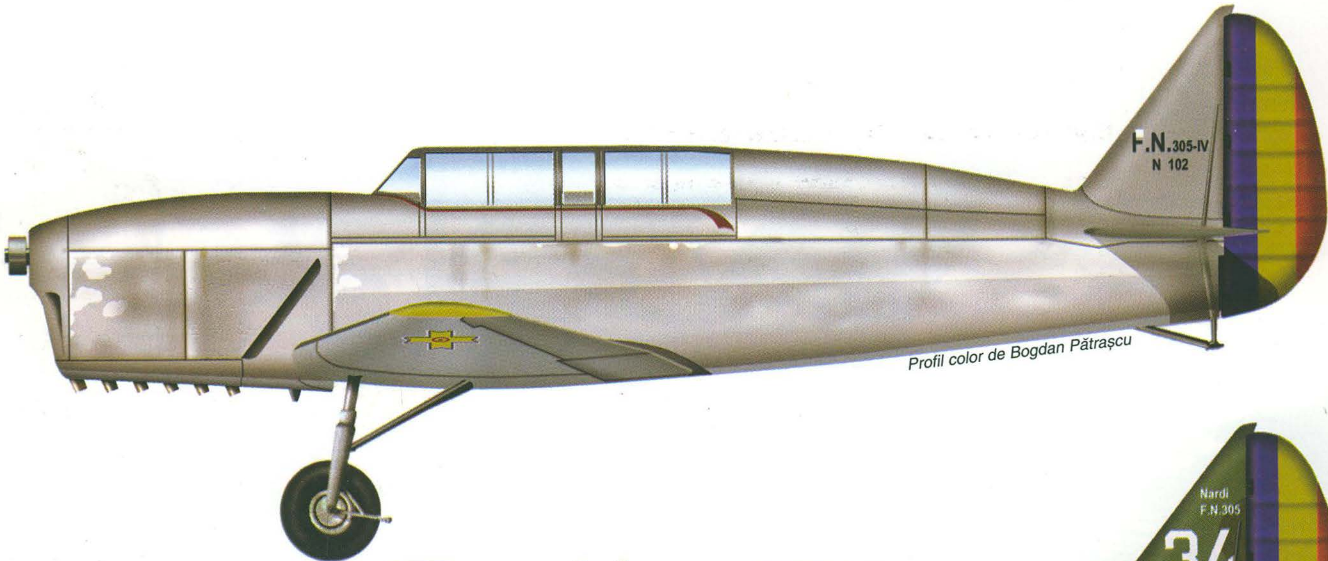
S.E.T. 7KD

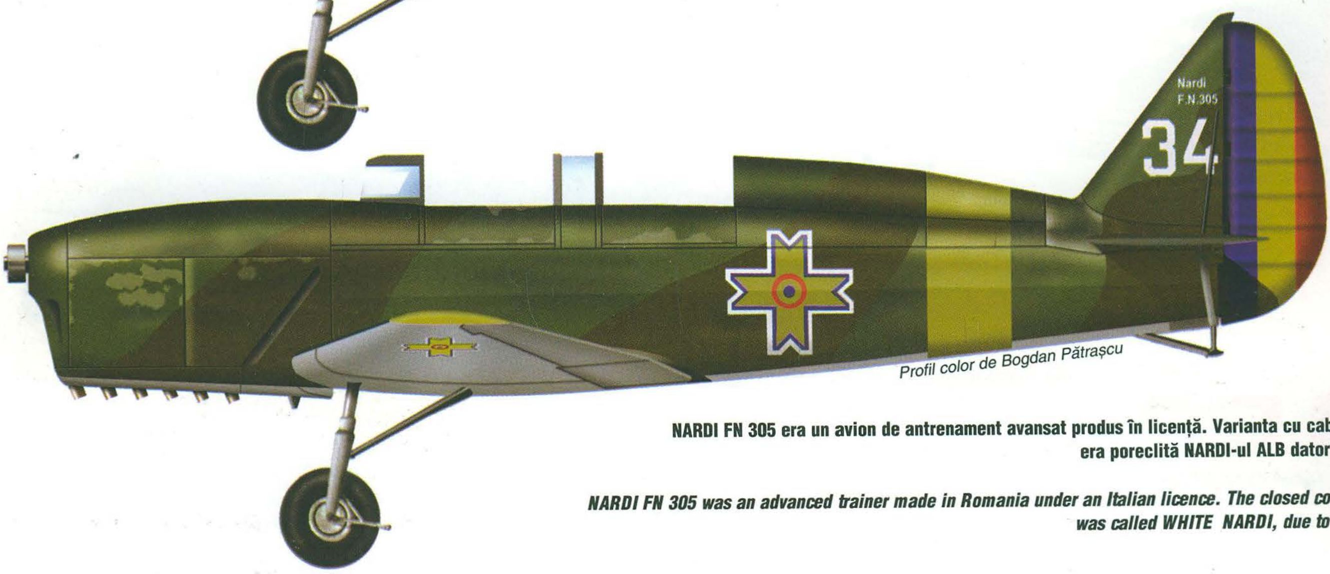




Două variante de vopsire ale RWD 13. Sus: Varianta albă, folosită în prima parte a războiului de faimoasa ESCADRILĂ ALBĂ a fetelor de la Transport Sanitar. Jos: Înmatricularea de transport.

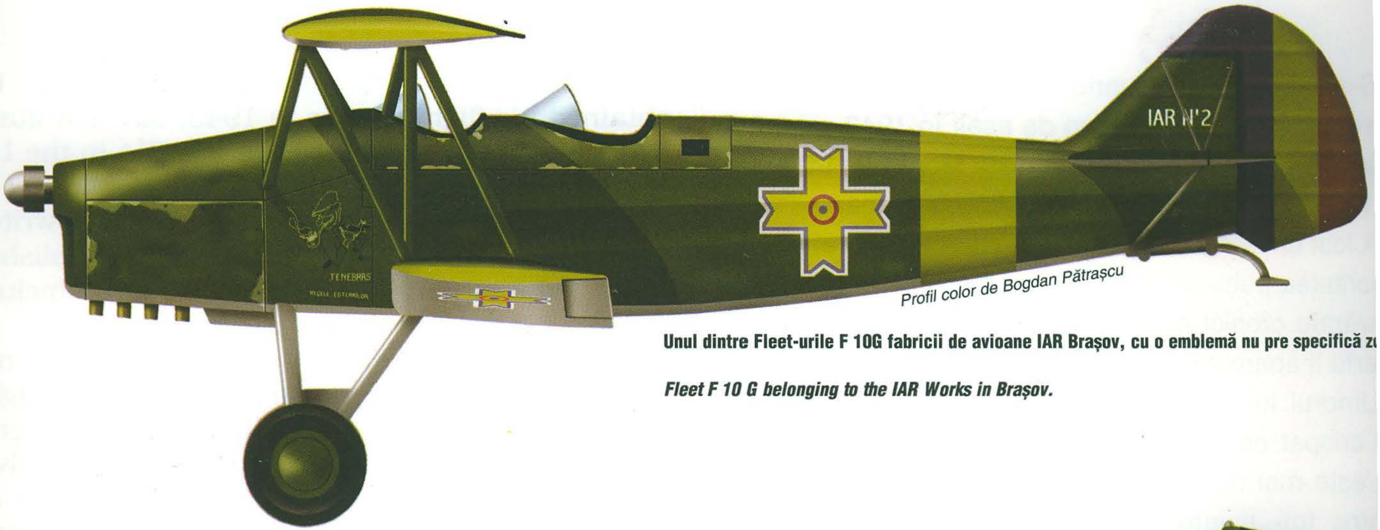
Two coloured types of colours for RWD 13. Above: A member of the White Squadron piloted only by girls for WIA. The other is a transport one.





NARDI FN 305 era un avion de antrenament avansat produs în licență. Varianta cu cabină închisă era poreclită NARDI-ul ALB datorită vopsirii.

NARDI FN 305 was an advanced trainer made in Romania under an Italian licence. The closed cockpit model was called WHITE NARDI, due to its colours.



Unul dintre Fleet-urile F 10G fabricii de avioane IAR Brașov, cu o emblemă nu pre specifică z

Fleet F 10 G belonging to the IAR Works in Brașov.



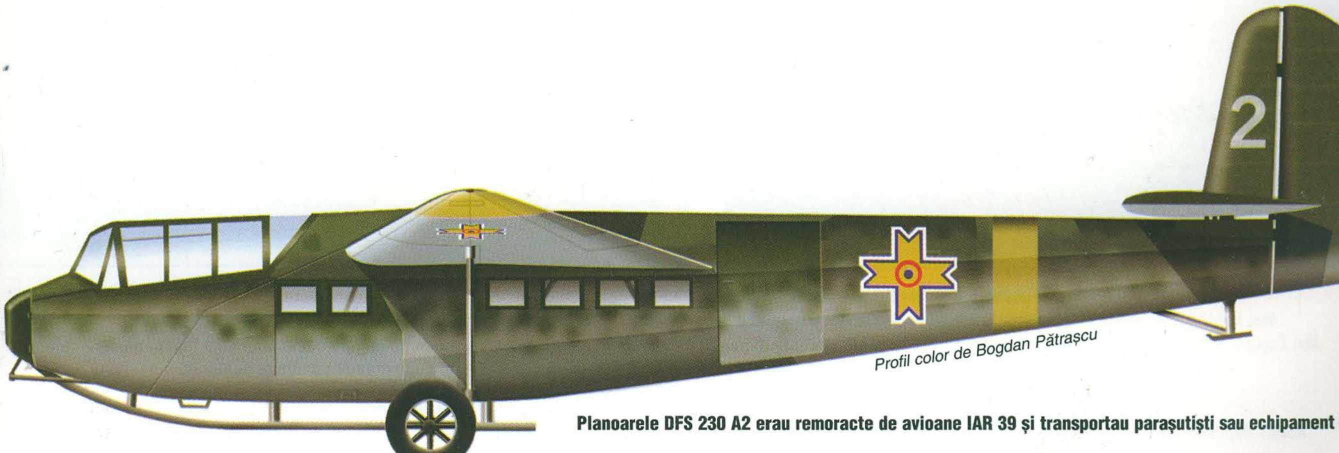
RWD 14b Czapla sosit în 1939 în 18 exemplare s-a dovedit un avion școală foarte rezist

RWD 14b Czapla arrived in 1939 in 18 items, proved to be a solid school trainer.

Potez 650 pentru transportul răniților, de la spitalele de campanie. Alte avioane au fost utilizate pentru transportul batalionului de parașutiști.

Potez 650 used for Medevac duties. Others were emplyed in training and transport of the paratroop batalion.





Planoarele DFS 230 A2 erau remoracte de avioane IAR 39 și transportau parașutiști sau echipament logisti

DFS 230 A2 gliders were tugged by IAR 39 aircraft loaded with paratroops or logistic materials and equipm



EDITURA MODELISM
ISBN 973-8101-18-2